

“FORUM”

degli Aviatori d'Italia

CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE
In volo verso il futuro

AERONAUTICA MILITARE

AERONAUTICA MILITARE
Comando 9° Regione aerea

AERONAUTICA MILITARE
Comando Scorpioni Quarter
Generale della 1° Regione aerea

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
Tribunale Nazionale Roma

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
Sezione di Fidenza (PR)

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
Sezione di Milano

COMUNE DI FIDENZA (PR)

PROVINCIA DI PARMA

INFO E PRENOTAZIONE
Email: aaasez.milano@gmail.com
assoaeronautica.fidenza@gmail.com
Tel: 333 8709142

“AeroArch” Architettura Aeronautica
Cent'anni di architettura e di edilizia dedicate al volo

dal 09 al 23 Settembre 2023
Comando Aeroporto Militare Linate

MOSTRA FOTOGRAFICA

Articolo e foto alle pagine 4-6

Richiesta Prenotazione

“AeroArch” – mostra itinerante – ha ricevuto il battesimo all'Open Day di Linate il 9 settembre



Settembre 2023

n° 126

Notiziario di informazione dell'Associazione Arma Aeronautica

“Aviatori d'Italia”

Sezione di Fidenza

“FORUM degli Aviatori”

è un bollettino di informazione aperiodico dell'Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza distribuito gratuitamente on-line ai soci ed agli appassionati che ne fanno richiesta.

anno XI - n° 126 – periodo di emissione: settembre 2023

Sezione di Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore – San Secondo - Soragna – Pieveottoville
Responsabile: Alberto Bianchi – Sezione A.A.A. di Fidenza - sede: Via Mazzini n° 3 - 43036 FIDENZA
per informazioni e contributi informativi: redazione_forum@libero.it

Per condividere la nostra passione e per avere un aggiornamento in tempo reale, usate

... i social di ASSOAEERONAUTICA FIDENZA

li consulti quando vuoi, dove vuoi, sono sempre con te

Se hai un contributo da fornire all'aggiornamento della pagina, invia materiale agli amministratori: redazione_forum@libero.it roberto.miat@gmail.com
assoaeronautica.fidenza@gmail.com Per info e contatti: fidenza.assoaeronautica@gmail.com

La pagina facebook di [assoaeronautica.fidenza](https://www.facebook.com/assoaeronautica.fidenza) è stata aperta per tenere i contatti fra i membri della nostra Associazione ma anche tra gli appassionati di Aviazione e dell'Arma Azzurra. Nel sito www.assoaeronauticafidenza.it in continuo aggiornamento, sono visibili i nostri obiettivi, gli eventi organizzati dalla Sezione, le gite in programma, le manifestazioni ma anche contenuti storici e argomenti che riguardano il mondo aeronautico. Se sei già un nostro Socio, **chiedi di entrare nella nostra chat** fornendo il tuo numero di cellulare alla Sezione.

Sommario:

- Pg. 2	UNA PAGINA FACEBOOK TUTTA ASSOAEERONAUTICA.....(Redazione)
- Pg. 2	SOMMARIO.....(Redazione)
- Pg. 3	FORUM DEGLI AVIATORI È SUI CANALI SOCIAL A.A.A.....AAA Team Comunicazione)
STORIE AERONAUTICHE	
- Pg. 4-6	“AEROARCH” - CENTO ANNI DI ARCHITETTURA E DI EDILIZIA DEDICATE AL VOLO MOSTRA AL COMANDO AEROPORTO DI LINATE, PER I CENTO ANNI DELL’AERONAUTICA MILITARE.....(Strega – foto Gandolfi)
STORIE DI MARE..	
-Pg. 7-8	NICOLAS HORTHY - FU GENIALE MARINAIO MA PESSIMO STATISTA(STV Emilio Mediolì)
ATTUALITÀ	
- PG. 9	IL SITO DELLA SEZIONE - WWW.ASSOAEERONAUTICAFIDENZA.IT (Pacomar)
- PG. 10	I CENTO ANNI DELL’AERONAUTICA MILITARE – INAUGURAZIONE MOSTRA A PARMA(GdP-redazione)
- PG.11	4 CONFERENZE A PARMA PER IL CENTENARIO AERONAUTICA(GdP – redazione)
-Pg. 12	PASSAGGIO DI CONSEGNE AL COMANDO DI SAN DAMIANO(Libertà-Strega)
ACCADDE NEI NOSTRI CIELI	
- PG. 13-14	... A SETTEMBRE(AAA Monterotondo-Mentana)
-Pg. 14	APPROFONDIMENTO – IL PRIMATO DI ALTEZZA DI ADRIANO MANTELLI SU MOTOALIANTE(Wikipedia)
LO SPAZIO È DI TUTTI.	
- PG. 15	IL COLONNELLO WALTER VILLADEI E LA MISSIONE AXIOM SPACE(Space Economy – Start Magazine)
- Pg.16-17	TERREMOTI LUNARI – PIÙ DOMANDE CHE RISPOSTE(recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI TECNOLOGIA	
-PG. 18-19	CORPO DI SOLLEVAMENTO (PRIMA PARTE)(ricerche e recensioni di F. Cordaro)
PAGINE DI AEROMODELLISMO	
- PG. 20-22	PAOLO E IL SUO MODELLO DELL’AEREO A-4 “SKYHAWK”(Wirgi Models)
EDITORIA STORICA AERONAUTICA	
- PG. 23	L’ARCHITETTURA DELLA REGIA AERONAUTICA E DELL’AERONAUTICA MILITARE(M.Ranisi – Ed. Aeronautiche)
AVVISI E COMUNICAZIONI	
-PG. 24	RADUNO DELLE SEZIONI AAA DELLE REGIONI DELL’ITALIA SETTENTRIONALE(AAA Pres. Nazionale)
CONVENZIONI	
- Pg. 25	TUTTE LE CONVENZIONI IN ATTO A FAVORE DEI SOCI AAA IN REGOLA PER L’ANNO 2023(AAA-Fidenza)
AGENDA DEL MESE	
- Pg. 26	SETTEMBRE-OTTOBRE 2023(Redazione Forum)

In copertina: il manifesto della mostra evento **“AeroArch” cento anni di architettura e di edilizia dedicate al volo.**
Un progetto di mostra itinerante, selezionato per celebrare il Centenario dell’Aeronautica Militare.

FORUM degli Aviatori d'Italia

**è entrato nell'11°
anno di attività:
dal 2013 al
2023**

126 numeri di "Forum"

126 mesi di notizie

**sull'Associazione Arma Aeronautica
e sul mondo dell'Aviazione;
dedicati ininterrottamente alla Tua
informazione.**



dal numero 100 di luglio 2021 Forum degli Aviatori è entrato nel sito

www.assoaeronautica.it

e nei canali social della Presidenza Nazionale A.A.A.

Recensioni di Forum, o il testo integrale
del notiziario, li troverete su:

www.assoaeronautica.it

su **www.assoaeronauticafidenza.it**

e sui seguenti canali social A.A.A.:



Pagina Facebook

facebook.com/assoaerarma



Instagram

instagram.com/assoaerarma



Twitter

twitter.com/assoaerarma



Telegram

[AssociazioneArmaAeronautica](https://t.me/AssociazioneArmaAeronautica)



YouTube

youtube.com/assoaeronautica



Sito Web

www.assoaeronautica.it



STORIE AERONAUTICHE

Questo mese Forum parla di “storia aeronautica” da un punto di vista diverso:

“La storia aeronautica che ci è stata fino ad oggi proposta, ha sempre privilegiato l'uomo come pioniere, pilota, Asso e le grandi imprese, come le trasvolate, i record e infine - anzi soprattutto - ha privilegiato l'aereo.

Senza voler adombrare il mito del pilota e dell'aereo, è sembrato interessante ed inedito - per una volta guardare dietro il palcoscenico; un dato forse impreciso, rende l'idea: per ogni pilota ci sono 50 tecnici e per ogni ora di volo ci sono 1.000 ore di lavoro a terra.

Con questo obiettivo, in alternativa alle pubblicazioni aeronautiche riguardanti l'aereo, il pilota, gli eventi, si è voluto far conoscere al pubblico ... “i luoghi dell'Aeronautica”, dove migliaia di donne e uomini lavorano nell'ombra e dove tutto avviene, affinché l'aero possa volare!”.

Questa è l'idea da cui nasce la mostra...

“AeroArch”

cento anni di architettura e di edilizia dedicate al volo.

(foto a lato il manifesto della mostra già riportato in copertina)



La Mostra di Architettura Aeronautica realizzata con grande passione e attraverso anni di studi e ricerche dai Soci della Sezione AAA di Fidenza, ha vinto le selezioni per far parte degli eventi per le celebrazioni del Centesimo anniversario di costituzione dell'Aeronautica Militare; è stata patrocinata e sovvenzionata dalla 1ª Regione Aerea di Milano e inaugurata il giorno 9 settembre, presso l'aeroporto militare di Linate, in concomitanza con l'Open Day (locandina a sx).



Ospitata in una elegante e funzionale palazzina a vetri dell'aeroporto militare di Linate (foto a dx) “È allestita in un'area caratterizzata dall'esposizione di pannelli fotografici e descrittivi che rappresentano le strutture storico-architettoniche e decorative della Regia Aeronautica degli esaltanti anni Venti/Trenta; proseguendo vengono rappresentati gli



interventi realizzati nel periodo poco significativo del dopoguerra, caratterizzato da una rinascita in sordina e “appiattito” stilisticamente dallo standard NATO. Solo negli anni '60 riemergono alcune nuove interessanti architetture, che vengono rappresentate con grande risalto nella mostra, fin alle opere odierne.

Per le opere esposte sono riportati, ove reperiti, documenti, progetti, disegni e fotografie dell'epoca, alle volte confrontati con le situazioni attuali.

A completamento della visita, attraverso l'ausilio di filmati e dispositivi multimediali, il pubblico può immergersi all'interno delle stesse strutture che hanno fatto la storia della nostra Forza Armata.

Un'opportunità da non perdere per conoscere ed approfondire una delle tante realtà che compongono la nostra Aeronautica Militare.

Per informazioni e prenotazione delle visite, scrivere a:

aaasez.milano@gmail.com

assoaeronautica.fidenza@gmail.com

L'esposizione della mostra in altre sedi, Enti militari e civili, musei, università, scuole ed istituti di formazione - può essere richiesta contattando il Comando 1ª Regione Aerea di Milano o l'Associazione Arma Aeronautica, agli indirizzi e-mail sopra segnalati.



Il giorno 9 settembre 2023 hanno visitato l'Open Day circa 7-8.000 persone, di cui almeno mille hanno visitato anche la Mostra AeroArch.



Alcune informazioni

La Mostra è stata ideata e realizzata dai Soci della Sezione AAA Fidenza – Alberto Bianchi e Guglielmo Gandolfi - con il contributo tecnico foto-video del socio della Sezione di Parma Claudio Gandolfi. Il lavoro durato anni, è stato svolto attraverso ricerche presso l'Archivio Storico dell'A.M., archivi e fondi di Enti vari e privati, ma anche mesi spesi ad effettuare sopralluoghi, foto, consultazioni e interviste a provati.

AeroArch è stata promossa dall'UAG del Comando I Regione Aerea, con la quale la Sezione fidentina intrattiene dall'anno 2017 rapporti di collaborazione, per la divulgazione della cultura aeronautica, attraverso progetti vari.

La proposta di mostra inoltrata nel 2022 alla Commissione per il Centenario dell'AM, presieduta dal Gen. Isp. Basilio Di Martino, è stata

prescelta tra gli eventi facenti parte del 100° AM; esordisce in occasione dell'Open Day di Linate del giorno 9 settembre 2023 e rimarrà aperta al pubblico fino al giorno 23.9.2023. L'evento è stato preannunciato dal Comando I Regione Aerea, dai media della Lombardia, dal Ministero dell'Istruzione e del Merito, dalla testata culturale "Gente e Territorio", dalla Gazzetta di Parma e dai social dell'Associazione Arma Aeronautica.

Il percorso espositivo è costituito da 52 tavole di dimensioni 150x100, per uno sviluppo di 150-200 metri lineari, cui si aggiunge una sala video con 5 filmati di particolare interesse storico.

Alla cerimonia di inaugurazione a Linate hanno partecipato:

Il Comandante dell'aeroporto militare di Linate – Q.G. 1° R.A. – Col. A. Rossi

Il Capo dell'Ufficio Affari Generali della 1° R.A. – Col. M. Daniele

Il Generale S.A. R. Zappa – Presidente sez. AAA Milano, in rappresentanza del Presidente Nazionale AAA, Gen. Giulio Mainini

Il Presidente della Sezione AAA Fidenza – Col. A. Bianchi, coautore della mostra

Il Socio AAA G. Gaiani, ideatore e coautore della mostra

Il Prof. Alessandro Bianchi – docente universitario (già Ministro della Rep. e Rettore Universitario) attualmente Direttore della Scuola Internazionale di Rigenerazione Urbana. (foto a lato il tavolo dei conferenzieri)

Hanno inoltre partecipato all'evento: il Dott. T. Fiazza - Sindaco del Comune di Fontevivo, una delle "Terre Verdiane" dove opera AAA Fidenza, la Prof. Rigon dell'Ist. Aeronautico J.C. Maxwell di Milano e l'Arch. Ciccardini della Città Metropolitana di Milano, entrambi coinvolti con AAA Fidenza in altre attività culturali con le scuole; l'Arch. Chiara Bordogna – figlia del famoso Arch. Carlo Alberto, progettista del monumento di Desenzano del Garda, dedicato agli "Aviatori del Reparto Alta Velocità" e descritto nella mostra come una delle più rilevanti opere artistiche dedicate all'Aviazione. È stata molto apprezzata la presenza di varie rappresentanze delle Sezioni AAA dell'Emilia Romagna e Lombardia.



(sopra – foto ricordo del gruppo dei conferenzieri)

Si ringrazia:

il Comandante dell'Aeroporto di Linate ed il personale dipendente, per la squisita ospitalità, l'attenta organizzazione e collaborazione;

l'UAG del Comando Regione, nelle persone del Col. Daniele e T. Col. Carapellese, infaticabile sostenitore dell'evento, il Lgt. Raggi per il contributo organizzativo e la costante presenza;

il Presidente della Sezione AAA Milano – Gen. Zappa, per il prezioso coinvolgimento nella organizzazione e gestione dell'evento e per la personale entusiastica partecipazione;

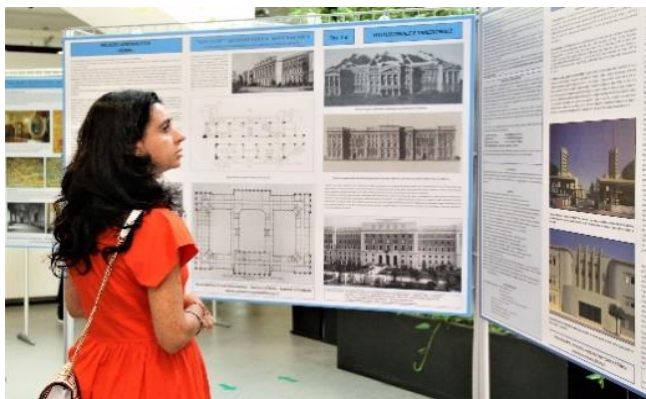
il Prof. Alessandro Bianchi, appositamente intervenuto da Roma per commentare gli aspetti storici e architettonici dell'imponente rappresentazione di 100 anni di architettura dedicata al volo.

Si ringraziano sentitamente tutti gli ospiti ed i numerosissimi visitatori.

Per le attività organizzative e gestionali dell'evento, della durata di 15 giorni di esposizione, l'Associazione Arma Aeronautica si è avvalsa del prezioso contributo della Sezione di Milano, Gallarate, Monza, Caravaggio e altre sezioni della Regione Lombardia, che si sono rese disponibili per un contributo di volontariato.

(foto a lato: la stretta di mano tra il Col. Daniele (I Regione Aerea) e il Prof. Bianchi, alla presenza del Comandante dell'Aeroporto di Linate)





la giornalista E.G. in visita alla mostra



la rappresentanza dell'ISS Maxwell posa con gli autori della mostra



L'entusiasmo del Sindaco Fianza, del Col. Bianchi e Lgt. Raggi
Accompagnato da una giovane Sottufficiale dell'aeronautica



Un momento dell'intervento tenuto dal Prof. Bianchi



L'intervento conclusivo dell'autore-ideatore della mostra
Socio AAA – Av.Sc. Guglielmo Gaiani



foto ricordo degli autori, con il Col. Daniele, il Gen. Zappa,
il Brig. Gen. CSA Luigi Oliva



Il plastico del complesso ex aeroporto di Centocelle (Roma) – una delle più recenti opere architettoniche dedicate alle FFAA
realizzato dal Demanio Aeronautico e gentilmente concesso dal Gen. Sciandra – Capo del Reparto Infrastrutture del ComLog.



STORIE DI MARE, DI NAVI E MARINAI

FU GENIALE MARINAIO MA PESSIMO STATISTA

Nicolas Horthy arrivò troppo tardi al comando della flotta austriaca. In mare vide chiaro, non così in politica; fu lui a portare l'Ungheria al fianco di Hitler.



Marinaio non fortunato, ma molto esperto e coraggioso, così affezionato alla sua uniforme che non volle smettere di indossarla nemmeno quando fu elevato alla più alta carica dello Stato: Sua Altezza Serenissima, Reggente d'Ungheria. In pratica sovrano pur avendo, al posto del trono e dello scettro, la feluca di ammiraglio.

Questo potrebbe essere il ritratto di Nicola (Miklos) Horthy von Nagybánya, che amava le distese azzurre del mare benché fosse nato da una famiglia di grandi proprietari terrieri. Quanto all'uomo politico che in lui conviveva col marinaio, fu ancora meno fortunato, pressoché stritolato da personaggi, da forze, da interessi ai quali gli riuscì impossibile opporsi con successo.

Nicola Horthy nacque il 18 giugno 1868 a Kenderes, in quella Transilvania dagli incredibili panorami montani che si considera storicamente legata al nome di Roma e che da secoli viene contesa tra Ungheria e Romania. Nicola, giovane nobile di bel portamento e dall'educazione impeccabile, di religione calvinista nel Paese del cattolicissimo Santo Stefano, amava gli sport in genere e i cavalli in particolare, la musica, la pittura e naturalmente le belle donne. Era perfettamente inserito nel suo tempo, il tardo Ottocento, e nel quadro storico dell'Impero austroungarico. Agli inizi sembrava destinato alla tranquilla esistenza di ricco signore di campagna, vita attiva, sicura, incolore, priva di sussulti. Invece il suo destino aveva ben altro in serbo.

Nicola aveva un fratello maggiore, Bela, scappato di casa per diventare aspirante di Marina. Bela, un brutto giorno, rimase ucciso



Nagybányai Horthy Miklós serhajókapitány a Novara parancsnoki hidján.

per una esplosione a bordo. Nicola, lasciando l'amministrazione delle sue terre e l'amore per i Frequentò la scuola navale di Fiume, cominciò la carriera effettiva a 22 anni con una serie di navigazioni e di crociere in capo al mondo, dall'India all'Australia. Nei ritagli di tempo, quando gli era concesso, tornava alle antiche, innate passioni. Sul campo di corse di Arad conobbe Magda de Purgy, nobile di religione cattolica che avrebbe condiviso con lui lunghissimi anni irrequieti.

Il nome del bel tenentino di vascello che si applicava al servizio con zelo encomiabile, che conosceva la bella società e le lingue, giunse fino a corte. L'Imperatore Francesco Giuseppe, dalla mentalità chiusa ma dal fiuto sicuro quando si trattava di scegliere i collaboratori, lo chiamò a sé quale "Flugeladjutant". Horthy alla scuola di Vienna imparò come deve comportarsi

chi intende farsi obbedire e rispettare piuttosto che amare. Scoppiata la grande guerra, chiese ed ottenne il suo posto di combattimento con lo stesso senso della Patria e del dovere che animava tanta bella gioventù d'Europa purtroppo destinata al massacro.

Horthy venne prima imbarcato sulla corazzata "Habsburg"; quindi, nel dicembre del 1914, ebbe il comando dell'incrociatore leggero "Novara", il più moderno della flotta. Si distinse nell'Egeo e nell'Adriatico. L'inferiorità della Marina austroungarica nei confronti di quelle alleate risultò più marcata con l'entrata nel conflitto dell'Italia; il 24 maggio 1915, all'inizio di questo evento, Horthy diresse l'attacco contro la nostra costa e in particolare a Porto Corsini. Per un paio di anni fu però costretto a battersi, più che con il nemico, con i propri superiori.

Horthy aveva individuato con chiarezza il punto forte, e insieme debole del nemico: il canale di Otranto, una novantina di chilometri tra la costa salentina e quella albanese. La marina italiana aveva sbarrato il canale con reti tese, sostenute da boe, munite di torpedini, e con unità navali. Questo sbarramento costringeva la flotta austriaca a operare soltanto nell'ambito dell'Adriatico.

Alla fine, l'ex aiutante dell'imperatore ebbe via libera e il comando di una squadra di incrociatori. Il 15 maggio 1917 riuscì a rompere lo sbarramento a Capo d'Otranto, sforzandosi di portare a compimento la missione benché ferito piuttosto gravemente alle gambe dalle schegge di una cannonata. Attaccato da forze nemiche superiori, condusse in salvo le proprie navi dopo avere almeno dimostrato che la flotta austriaca poteva colpire a sorpresa. Insignito della massima onorificenza, l'Ordine di Maria Teresa, fu costretto per molti mesi a muoversi servendosi di grucce e bastoni in conseguenza delle ferite.

Febbraio 1918. Cinquantenne e soltanto contrammiraglio, Horthy viene nominato comandante in capo della flotta. Sempre zoppicante, dimostra una carica vitale dirompente. Gli stati maggiori delle forze armate di Sua Maestà Imperiale Carlo d'Austria studiano una offensiva unitaria terra-mare per scardinare il sistema difensivo italiano. Travolgere sul fronte del Piave, dove si è attestato dopo la disfatta di Caporetto, l'esercito italiano; contemporaneamente sferrare un attacco di simile potenza contro la Marina italiana. Dove colpire? Horthy torna a perorare la propria causa. Bisogna colpire a Otranto, con la massima potenza disponibile e con estrema determinazione. La storia al bivio: si tratta di scrivere una pagina che resterà decisiva.

Il piano Horthy prevede che la "Viribus Unitis" e la "Prinz Eugen" lascino la base di Pola all'alba dell'8 giugno dirette verso il sud, seguite a poche ore di distanza dalla "Santo Stefano" e dalla "Tegetthoff". Quattro corazzate formidabilmente armate e sbarramento di Otranto, costringere il nemico ad uscire dalla tana per portargli un'offensiva forse mortale. Dall'Adriatico al Mar

lonio, mentre le truppe austroungariche, affiancate dalle aggressive truppe tedesche tentano di sfondare la linea del Piave e di schiudere l'invasione della intera Valle Padana.

La storia, si sa, non è mai fatta con i <se>. Se Napoleone a Waterloo, avesse ricevuto i rinforzi o avesse gettato nella mischia le forze fresche della Vecchia Guardia anziché tenerle di riserva.....

È certo che il futuro di interi popoli, di centinaia di milioni di persone dipende a volte da un piccolo fattore che inceppa il meccanismo complessivo messo in moto da tanti cervelli che hanno dato il meglio. Un fattore imprevedibile che ne provoca altri o si combina con essi. Il "rompiscatole" di turno è in questo caso Luigi Rizzo, eroe dei MAS. Rizzo non sa nulla dell'attacco combinato degli stati maggiori di Sua Maestà Imperiale, né del piano accuratissimo predisposto da Horthy nei minimi dettagli: Non sa, ma fiuta e agisce; è l'uomo capace, in guerra, di rovesciare, da solo, l'esito di una situazione fondamentale; intercetta con la sua barchetta metà



della formazione navale austroungarica, affonda la "Santo Stefano", danneggia gravemente un cacciatorpediniere. Di conseguenza lo sfondamento (previsto) di Otranto viene sospeso e gli equipaggi tornano nel porto col morale a terra. Nemmeno lo sfondamento sul fronte del Piave avviene. Capita il contrario. La fine.

Horthy assolve con dignità il più ingrato compito che possa capitare a un comandante in capo; consegna ai vincitori l'intera flotta, trattenendo soltanto sopra della vita è il dovere). Ritorna in Transilvania, tra le terre e tra i monti amici, proprio lui che aveva dedicato la sua vita al mare; si dedica ai cavalli, alla pittura da dilettante, alla musica, alla famiglia. Ma il destino tornerà a bussare, presto e con prepotenza, alla sua porta.



La dissoluzione dell'impero provocò, in Ungheria, il breve e convulso regime rosso di Bela Kun e l'occupazione di Budapest da parte delle truppe romene. La reazione nazionalistica portò alla ribalta Horthy, l'unico capo militare non politicamente compromesso con gli Asburgo. L'ammiraglio, repressa la rivoluzione non senza eccessi, fronteggiò con altrettanta fermezza i due successivi tentativi di Carlo I di restaurazione monarchica. Venne eletto egli stesso reggente dell'Assemblea nazionale (marzo 1920), esercitando le funzioni di capo dello Stato ininterrottamente fino al 1944.

Non re, in effetti sovrano pur privo di corona. Non mutò mai la sua divisa da ammiraglio, feluca in testa e decorazioni sul petto; non riaprì le grandi sale del palazzo imperiale, si installò in stanze più modeste. Passò dal ponte di comando di una nave alla guida della nazione ungherese che si sentiva umiliata dal trattato di pace e mutilata di gran parte della Transilvania.

Giunto sull'orlo dell'abisso, Horthy fu portato a convincersi di non essere soltanto un vecchio lupo di mare. Si credette davvero re, continuatore della corona di Santo Stefano. Nel 1942 fece eleggere suo successore e viceregente il figlio Stefano, che pochi mesi più tardi morì in una azione aerea sul fronte russo. Incaricò poi di trattare una resa con gli angloamericani, per evitare ulteriori spargimenti di sangue e rovine, il secondo figlio che venne poi confinato in un lager senza ritorno. Il vecchio marinaio, ormai settantaseienne ebbe un sussulto nell'ottobre 1944. Annunciò alla radio la sua intenzione di staccarsi dalla Germania e di chiedere un armistizio quando le truppe sovietiche avevano già invaso il paese. Fu catturato da un commando di SS, condotto da Skorzeny, costretto a dimettersi e internato in Baviera.



Ormai era fuori dalla storia o in sua balia. Trasferito, nel maggio '45, dalla prigione nazista a quella alleata, a Norimberga ebbe per compagno di cella Von Papen che nelle sue memorie descrisse poi lo stato di disfacimento fisico e morale dell'ex reggente, già molto vecchio, colpito da infarto, prostrato dalle sciagure della sua nazione e della sua famiglia, incapace di rendersi conto degli eventi.

Horthy, chiamato a testimoniare al processo contro i criminali di guerra nel marzo '48, venne lasciato libero nel dicembre dello stesso anno.

Raggiunse la Svizzera e da qui il Portogallo. Si stabilì nell'eldorado di Estoril, rifugio di sovrani scacciati, di miliardari in forzata pensione, di ricche vedove di lingua inglese. Viveva in faccia all'Atlantico, le cui onde impetuose gli ricordavano i tempi del servizio in Marina e delle battaglie a viso aperto. Nell'anno 1953 affidò alle stampe un libro di memorie, "Una vita per l'Ungheria", tentando di giustificare la sua azione politica. Nell'autunno '56 inviò un appello al segretario generale dell'ONU, al presidente degli Stati Uniti, ai capi dei governi francese e inglese chiedendo che fossero spazzati dall'Ungheria i carri armati sovietici. Ma era solo un fantasma. Morì inascoltato e privo di seguito il 9 febbraio 1957. Aveva 89 anni. Era ormai un naufrago del passato, un sopravvissuto che nell'era atomica coltivava ancora la nostalgia dei tempi di Francesco Giuseppe.

IL SITO DELLA SEZIONE - WWW.ASSOAERONAUTICAFIDENZA.IT



aggiornamento: settembre 2023

Ecco l'indirizzo dove visitare il sito dell'Associazione Arma Aeronautica

Sezione di Fidenza; una nuova

opportunità per tutti, soci e non soci, per rimanere in stretto contatto con la nostra Associazione, con il mondo dell'Aviazione militare e civile, con gli sport aeronautici e con l'Associazione locale.

Un sito strutturato in maniera semplice, intuitivo nella navigazione, realizzato con la più aggiornata tecnologia di

programmazione, che consente di poter essere visualizzato sia da computer che da tablet e smartphone; un sito di facile navigazione da parte di chiunque in ogni momento e in ogni luogo:

SEMPRE A PORTATA DI MANO

Già dalla prima pagina il visitatore può avere informazioni sulle più recenti attività, svolte e in programma, con la possibilità di approfondire gli argomenti di maggior interesse semplicemente con un click sull'icona relativa all'argomento, oppure accedendo alla pagina "ATTIVITÀ" dal menu principale. Sempre dalla home page c'è la possibilità di scaricare i vari numeri arretrati di "Forum degli Aviatori" dell'anno in corso, cliccando sull'icona dedicata ed entrando nella relativa pagina. Si trovano anche alcuni link di siti web decisamente interessanti per gli appassionati di Aviazione, come ad esempio il "flight track", un sito che consente di visionare in tempo reale il tracciato delle rotte di volo degli aerei civili, oppure il link della pagina ufficiale della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Non poteva certo mancare una pagina dedicata alla storia della nostra Sezione AAA! Cliccando alla voce "chi siamo" il visitatore può fare un tuffo nel passato, rivivendo la nascita della sezione AAA di Fidenza ed incontrando l'Asso Luigi Gorrini a cui è dedicata la Sezione. L'emozione di rivivere ciò che è stato un tempo, sicuramente farà nascere la voglia di voler vivere assieme a noi ciò che è il presente. A questo punto, con la massima semplicità, si può scaricare il modulo di iscrizione per poi inviarlo, compilato, per email oppure consegnarlo personalmente in Sezione, trovando il nostro indirizzo email ed indirizzo civico nella pagina dedicata ai contatti.

Visitando il sito, in qualsiasi momento, si può accedere alla nostra pagina Facebook oppure al canale YouTube dove poter visualizzare video relativi alla nostra Associazione; in fondo a tutte le pagine, infatti, è presente una piccola area denominata "seguici" in cui si trovano le icone che, sempre con un click, consentono di accedere alle piattaforme precedentemente citate.

Il sito viene periodicamente aggiornato e l'unica maniera per non correre il rischio di perdersi le novitàè quello di farci una visitina ogni tanto. Vi aspettiamo, numerosi!

"Pacomar" in redazione



1923/2023 - CENTO ANNI DELL'AERONAUTICA MILITARE

“In volo verso il futuro”

“Il Centenario è una grande occasione per raccontare la nostra storia, far conoscere i nostri valori, i nostri ideali e le nostre preziose capacità al servizio della collettività e delle istituzioni”.

Mostre itineranti – La storia, le capacità e le tradizioni dell'Aeronautica Militare nei suoi primi 100 anni costituiscono il filo conduttore delle mostre che si svolgeranno lungo tutta la penisola, attraverso un dedicato percorso iconografico. È iniziata da Roma e proseguirà in diverse località, con lo scopo di avvicinare l'Aeronautica Militare, la sua storia e i suoi valori, al territorio e al cittadino.

ULTIMI EVENTI IN PROGRAMMA NEL PERIODO SETTEMBRE/DICEMBRE (fonte sito A.M.)

- 23 settembre/8 ottobre Mostra a Treviso - Palazzo dei Trecento
- 14 ottobre/29 ottobre Mostra a Milano - Palazzo Lombardia
- 4 novembre/19 nov. Mostra a Ferrara - Convento San Paolo
- 25 novembre /10 dic. Mostra a Viterbo - Palazzo dei Papi
- 16 dicembre/24 dic. Mostra a Lecce - Prefettura Specchi
-



INAUGURATA A PARMA LA MOSTRA ITINERANTE DELL'AERONAUTICA MILITARE PER IL CENTENARIO DI COSTITUZIONE - 1923/2023

Il 1° settembre è stata inaugurata al Palazzo del Governatore, la mostra itinerante **“Cento anni dell'Aeronautica Militare - in volo verso il futuro”**. La mostra itinerante che sta effettuando un tour delle principali città italiane, ha fatto tappa a Parma, dove è rimasta aperta al pubblico dal 2 al 17 settembre.

L'evento organizzato dall'**Aeronautica Militare** nell'ambito delle celebrazioni per il suo centenario, con la collaborazione dell'**Assessorato alla Cultura del Comune di Parma** e con il patrocinio della **Provincia di Parma**, ripercorre i **100 anni della storia dell'Aeronautica** mettendo in luce il viaggio dell'Arma Azzurra dalla sua fondazione ai giorni nostri, proiettando il visitatore verso il futuro.

Al taglio del nastro hanno provveduto il Tenente Colonnello **Vito Casano** - Comandante Rete P.O.L.; il Generale di Divisione Aerea **Claudio Gabellini**; il **Prefetto Antonio Lucio Garufi**; **Lorenzo Lavagetto** - Vicesindaco con delega alla Cultura e Turismo del Comune di Parma; il Presidente del Consiglio Comunale **Michele Alinovi**, il Presidente della Provincia - **Andrea Massari**, il Questore **Maurizio Di Domenico**. Alla cerimonia erano presenti numerose rappresentanze delle **Associazioni Combattentistiche e d'Arma** del territorio, con Alfieri e Labari. Dopo la cerimonia e la visita guidata alla mostra, riservata alle sole autorità, si è tenuto in Piazza Garibaldi il concerto della **Fanfara del Comando 1° Regione Aerea Milano**.

(foto a lato)



L'obiettivo della mostra è quello di avvicinare la Forza Armata, la sua storia e i suoi valori al territorio e ai cittadini illustrando, attraverso un percorso grafico, il suo primo secolo di vita. Il racconto si snoda tra **pannelli tematici e tavole grafiche, modelli di velivoli** e un'esposizione di **uniformi ed equipaggiamenti**, attraverso cui vengono descritti i fatti più significativi di questi cento anni di storia, dalle visioni dei primi teorici del potere aereo alla trasformazione tecnologica aeronautica, dall'evoluzione scientifica al progressivo ampliamento delle capacità operative.

Per approfondire alcuni dei temi dell'esposizione sono state organizzate quattro conferenze collaterali alla mostra, ad ingresso libero e gratuito, presso l'**Auditorium “Carlo Mattioli” di Palazzo del Governatore**, con il seguente programma:

7 settembre: “PINO VALENTI, UN PARMIGIANO CHE AMAVA VOLARE” - conferenza a cura di Carlo Migliavacca

8 settembre: “NEI CIELI PARMENSI, IL VOLO E GLI AVIATORI” - conferenza a cura del pres. A.A.A.- Fidenza Col. Alberto Bianchi

14 settembre: “IL VOLO NEI CIELI DELLA PACE CON L'ARMA AZZURRA” - Conferenza a cura del Comm. Pino Agnetti

15 settembre: “LE NUOVE FRONTIERE DELL'ESPLORAZIONE SPAZIALE E IL RUOLO DELL'ITALIA” – conferenza dell'Ing. W. Cugno



Nelle immagini sotto le edizioni della Gazzetta di Parma con gli articoli dedicati alle conferenze del 7 e 8 settembre a Palazzo del Governatore. Per la conferenza di Carlo Migliavacca, dal titolo **“Pino Valenti, un parmigiano che amava volare”**, la GdP riporta un ampio resoconto delle avventure di volo e dei restauri storici effettuati da Valenti, raccontati dal bravo divulgatore aeronautico Migliavacca, corredando il testo con una foto di repertorio di Pino Valenti ai comandi del mitico FIAT G.59 (unico esemplare volante rimasto al mondo); sotto la foto ricordo scattata con Migliavacca e i familiari di Valenti, alla presenza del TCol. Casano.

La successiva conferenza si è tenuta il giorno 8 settembre, organizzata dall'Associazione Arma Aeronautica di Fidenza e tenuta da Alberto Bianchi e Luigi Buratti, dal titolo **“Nei Cieli parmensi” – il volo e gli Aviatori**. L'articolo della GdP

riporta alcune storie poco conosciute, raccontate da Buratti e Bianchi, riguardo i pionieri del volo parmense, avventure e disavventure che contribuirono alla crescita dell'Aviazione nel territorio. A corredo del testo, la foto ricordo scattata al termine della conferenza, con la preziosa presenza dei familiari di due Medaglie d'Oro al Valor Militare che hanno legato la loro vita e tante vicende aviatorie al territorio parmense: Luigi Gorrini e Athos Maestri, due Eroi di cui si è parlato durante la conferenza ed a cui sono intitolate rispettivamente le Sezioni Arma Aeronautica di Fidenza e



Parma.

Nelle foto a lato due momenti finali della conferenza, con i familiari della MOVVM Luigi Gorrini (presente il cugino Franco) e della MOVVM Athos Maestri (presente la figlia Anna Rita); a destra il saluto del Comandante Casano ai conferenzieri dell'AAA Fidenza, con la consegna del Crest ricordo.

Il 14 settembre è stata la volta del giornalista Comm. Pino Agnetti, che ha raccontato ai partecipanti le missioni di pace vissute con l'Arma Azzurra. Il tema era: **“il volo nei cieli della pace con l'Arma Azzurra”** (foto a sx: l'articolo pubblicato dalla GdP; a dx Pino Agnetti riceve dal T. Col. Casano il crest a ricordo dell'evento).



A chiusura del ciclo di incontri pomeridiani previsti presso l'Auditorium “Carlo Mattioli” di Palazzo del Governatore, il giorno 15 settembre la quarta ed ultima conferenza organizzata a Parma dall'Aeronautica Militare per le celebrazioni del centenario di fondazione.

L'Ing. Walter Cugno di “Thales Alenia Space” ha intrattenuto il numeroso pubblico sul tema: **“le nuove frontiere dell'esplorazione spaziale e il ruolo dell'Italia”**.



(prima foto a sx - il Comandante Casano saluta l'ing. Cugno davanti ad uno dei pannelli della mostra, dove è rappresentato proprio il ruolo dell'Italia nelle attuali imprese spaziali; a lato l'ultimo articolo della GdP per il ciclo di conferenze AM).





Salvatore Occini, alla presenza delle autorità civili e militari della 1^a Regione Aerea.

La location con marcata impronta aeronautica, sempre piacevole a vedersi, è stata quella dell'hangar manutenzione, dove facevano buona guardia un velivolo Tornado con una grintosa pantera nera sulla fusoliera (il simbolo del 155° Gruppo Volo) e l'ultimo nato (diciamo rinato) dalle mani sapienti dei tecnici specialisti del Distaccamento, guidati dal T Col. Dante: il FIAT G.91 con le insegne delle Frece Tricolori "Pony 10" che, come noto, ha ripreso il volo dopo oltre trenta anni di fermo.



CERIMONIA DI CAMBIO DI COMANDO A SAN DAMIANO

Come ogni anno, la ripresa delle attività cerimoniali parmensi di settembre-ottobre, è particolarmente intensa di eventi.

Il giorno 14 presso il Distaccamento Aeroportuale di San Damiano (PC) si è tenuta la cerimonia militare del passaggio di consegne al Comando del Distaccamento Aeroporto di Piacenza, tra il Comandante uscente - T. Col. Francesco Rossi – e il subentrante T. Col.



Erano presenti per l'Aeronautica, il Generale DA Luigi Del Bene – Comandante delle Forze da Combattimento dell'A.M. dove è destinato lo stesso T. Col. Rossi e il Colonnello Luca Vitaliti, Comandante del 6° Stormo di Ghedi. Dopo che le autorità militari hanno passato in rassegna i Reparti schierati, le rappresentanze civili con Gonfaloni, le Ass. Combattentistiche e d'Arma con Labari, il Comandante uscente ha recitato al personale in forza, la formula di prassi del cambio di comando, affidando il personale e il Reparto nelle mani del nuovo Comandante. (Foto a lato)

Nelle parole di saluto del Comandante uscente Rossi, tutte le principali attività svolte in questi anni, in cui il Distaccamento ha assunto un nuovo ruolo all'interno della Forza Armata. Il Comandante subentrante Occini, ha invece ricordato di essere stato in forza a San Damiano per molti anni e di aver partecipato all'ultimo volo dei Tornado del 155° Gruppo Volo, che sette anni fa lasciavano l'aeroporto, per trasferirsi sull'aeroporto di Ghedi (BS) alle dipendenze del 6° Stormo. Obiettivi principali dell'Ente, saranno il mantenimento dell'efficienza della Base Aerea, il coutilizzo da parte di Organizzazioni civili interessate ai ricoveri e soprattutto alla pista di volo; non ultimo il progressivo sviluppo del progetto "Flying Museum", processo già avviato che ha avuto il suo momento di pubblico riconoscimento, con il restauro e successivo volo del FIAT G.91 PAN, operato dai tecnici specialisti di San Damiano. Il Reparto valorizzazione patrimonio Aeronautico dovrebbe infatti divenire l'alter ego di Vigna di Valle, con funzioni di restauro ed esposizione.

Durante il Vin d'Honneur che è seguito alla cerimonia, si è avuta occasione di visitare anche l'esposizione di materile aeronautico, cimeli e fotografie, esposte lungo l'hangar e in una apposita sala, dove una ricca ed interessante collezione era esposta. (Foto a lato).

Era presente una nutrita rappresentanza dell'Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Fidenza, che in quello stesso hangar ha operato per circa due anni nel



progetto di alternanza scuola/lavoro, a favore dell'Istituto Aeronautico Maxwell di Milano, in collaborazione con il personale militare del Reparto e sotto il patrocinio della 1^a Regione Aerea di Milano.



I Soci della Sezione di Fidenza, non hanno rinunciato ad una foto ricordo sotto il G.91 PAN, divenuto ormai un mito dell'Aeronautica e il fiore all'occhiello di San Damiano, nel nuovo ruolo di valorizzazione del patrimonio storico aeronautico. (Foto a lato)



ACCADDE NEI NOSTRI CIELI

... ad agosto

Il calendario degli eventi storici aeronautici, parleremo quindi di conquiste, primati, imprese, eventi e accidenti, accaduti nel mese in corso, ma di tanti anni fa; una sorta di tributo e celebrazione dell'anniversario, una rivisitazione dei fatti, per meglio conoscere e per non dimenticare. Dagli avvenimenti scegliamo ogni mese un evento da approfondire

Buona lettura **Strega**

IL CALENDARIO DEGLI EVENTI STORICI DELL'AERONAUTICA MILITARE

..... avvenne nel mese di settembre

- 01/09/1942 Nella seconda battaglia di El Alamein, l'aviazione italiana affronta durante l'intera giornata, in numerosi accaniti combattimenti, le forze aeree nemiche, nettamente superiori.
- 01/09/1943 A Guidonia, il Col. P. Zaffarelli realizza un velivolo torpedine in legno da lui stesso
- 02/09/1940 40 velivoli S.79 e 14 Ju.87, rispettivamente del 34° e 41° Stormo e del 96° Gruppo, attaccano in successive ondate forze navali britanniche nei pressi di Malta. Colpite 1 portaerei, un incrociatore ed una nave imprecisata. 3 Velivoli nemici abbattuti in combattimento, 1 S.79 abbattuto ed 1 gravemente danneggiato.
- 03/09/1933 Muore a New York Francesco De Pinedo a causa di un tragico incidente aereo. Il funerale si svolge sempre a New York, in forma solenne, nella Cattedrale di San Patrizio nella ben nota 5^a Avenue.
- 03/09/1992 Il G.222 "Lyra 34" della 46^a Brigata Aerea viene abbattuto nel cielo di Sarajevo da due missili terra-aria, mentre è impegnato a trasportare aiuti umanitari destinati alla popolazione della città sotto assedio.
- 04/09/1943 Al termine di un combattimento aereo con 5 Spitfire ed un inseguimento nei cieli dell'Aspromonte muore il Magg. Pil. Giuseppe Cenni, decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria. A lui è stato intitolato il disciolto 5° Stormo.
- 07/09/1929 Si svolge, in Inghilterra nel canale di Solent, la Coppa Schneider 1929. Vi partecipano 3 piloti inglesi e 3 piloti italiani. Il tenente inglese Waghorn con l'idrocorsa Supermarine 6, si aggiudica la vittoria raggiungendo la media oraria di 528 km/h. L'italiano Tommaso Dal Molin conquista il secondo posto con l'idrocorsa Macchi 52.
- 08/09/1926 Si disputa dall'8 al 10 settembre, su iniziativa dell'Aero Club delle Marche, sul campo di aviazione di Loreto, la gara aviatoria "Coppa Madonna di Loreto", celeste patrona degli aeronauti. Sul campo affluiscono apparecchi di tipo SVA-Caproni-SPAD-SAML-HD-R.2 e M.8 in formazione di pattuglie di 4 velivoli ciascuna e di altre 2 con uno o due apparecchi in meno. Al primo posto si classifica la pattuglia SVA al comando del Capitano Pilota Rino Corso Fougier con punti 308 che si aggiudica la Coppa, rappresentata da una colonna rostrata sulla sommità della quale, su una sfera, è posta un'aquila che sorregge uno scudo con sopra la scritta: "Più alto più oltre"; sul basamento della colonna, una targhetta d'argento con la scritta: "Lauretana Virgo beatissima quae nubes ascensum tuum ponis ventorumque super pennas ambulas in omnibus viis aeronautas custodi propositam metam feliciter deduce", tradotto "Beatissima Vergine di Loreto, che poni le nubi come tua dimora e che cavalchi sulle ali dei venti proteggi gli aeronauti nei loro viaggi in cielo e riconducili felicemente alla meta prefissata".
- 08/09/1943 Dopo il proclama Badoglio che annuncia l'armistizio di Cassibile, la Luftwaffe, l'aeronautica militare tedesca, requisisce tutte le strutture e i materiali, inclusi gli aerei, della Regia Aeronautica. Col tempo, quel "bottino" viene restituito all'Aeronautica Repubblicana.
- 10/09/1910 Il Capitano Moizo, partito in volo da Zuara per Tripoli, durante la guerra Italo-Turca, viene fatto prigioniero dagli Arabi Turchi. È il primo aviatore prigioniero di guerra.
- 11/09/1919 Il pilota Jannello su idrovolante Savoia munito di motore Isotta Fraschini da 250 HP compie unico fra i concorrenti, il percorso per la Coppa Schneider 1919, coprendo i 370 km del percorso in 1h 39m. La corsa viene annullata.
- 12/09/1909 Primi piloti italiani regolarmente brevettati. In questo giorno il S. Ten. di Vascello Mario
- 12/09/1943 Hanno inizio le prime ricognizioni offensive della caccia italiana alleata contro truppe tedesche in movimento nella penisola Salentina.
- 12/09/1943 Il Col. Angelo Tondi, Comandante dell'Aeroporto di Guidonia riceve l'ordine da parte del Comando III Squadra Aerea di consegnare ufficialmente l'aeroporto e la Stazione R.T. e di radioascolto dell'Inviolata ai tedeschi verso le ore 12. Viene adunato tutto il personale sul piazzale Bandiera (allora a circa 50 metri dall'ex ingresso Sud) e su ordine del Comandante viene ammainata l'insegna di Comando ed il Tricolore: il reparto viene ufficialmente consegnato al Generale Tedesco Student. I tedeschi occupato l'aeroporto iniziano lo smantellamento sistematico ed il furto di tutte le attrezzature della Direzione Superiore, Studi ed Esperienze caricate sui treni e portate in Germania. La distruzione sistematica della DSSE effettuata da un nucleo speciale di artificieri tedeschi ne causa la distruzione totale.
- 13/09/1928 Scompare a Rio de Janeiro il tre volte trasvolatore atlantico Carlo Del Prete.

- 13/09/2016 In seguito al trasferimento del 155° Gruppo ETS, dotato di velivoli Tornado ECR, presso il 6° Stormo Ghedi (BS), il 50° Stormo di stanza sull'aeroporto di Piacenza-San Damiano (PC) viene sciolto.
- 14/09/1920 Nella Basilica di Loreto ha luogo un rito religioso nel corso del quale Nostra Signora di Loreto viene proclamata Patrona degli Aviatori.
- 14/09/2016 A seguito della chiusura del 50° Stormo di Piacenza, il 156° Gruppo Volo "Le Linci", è collocato in "posizione quadro".
- 16/09/1943 L'aeroporto di Latina subisce il bombardamento aereo degli inglesi che distrugge la maggior parte delle strutture aeroportuali rendendolo inutilizzabile.
- 19/09/1935 Viene costituito il 1° Centro Aerosilurante con sede a Cadimare (SP) con lo scopo di addestrare i reparti al lancio del siluro.
- 20/09/1915 Gabriele D'Annunzio vola su Trento a bordo di un Farman FIAT 100 HP, nell'intento di comunicare alla popolazione, con lancio di manifestini, la grandezza dell'Italia.
- 23/09/1935 I piloti Biseo e Castellani conquistano sette primati internazionali di velocità con carico.
- 24/09/1951 Guido Ferrari su "Ambrosini S. Super 7" si aggiudica la Mille Miglia Aerea (1.700 km in 3 tappe), percorsi in 5 ore 8 minuti e 7 secondi.
- 24/09/1964 **Adriano Mantelli stabilisce a Guidonia, un nuovo primato internazionale con aliante a getto "Canguro Palas", raggiungendo la quota di mt. 9.366. Il Col. Mantelli nella sua carriera ha conseguito molti altri primati, ed oltre ad essere un provetto e valoroso pilota anche un tecnico appassionato. (approfondimento in calce)**
- 25/09/1990 Partenza dei Tornado dell'A.M. per il Golfo Persico, dando così inizio all'operazione
- 26/09/1933 Il Cap. Osvaldo Baldi ed il Ten. Giovanni Buffa conquistano con il velivolo CR.30 la Coppa Bibescu, coprendo la distanza di circa 1.140 chilometri da Roma a Bucarest alla media di 356 Km/h.
- 27/09/1919 L'aviatore italiano Mario Stoppani parte a bordo di un Ansaldo 300 per il Raid Torino, Vienna, Cracovia, Varsavia, Potsdam, Berlino, Praga, Vienna, Udine, Torino.
- 27/09/1940 I Reparti del C.A.I. (Corpo Aereo Italiano), 40 bombardieri BR.20 del 13° Stormo e altri 37 del 43° Stormo, decollano da San Damiano di Piacenza e Cameri (NO) per raggiungere i campi di schieramento loro assegnati, in Belgio, nell'ambito dell'operazione Leone Marino (l'invasione dell'Inghilterra).
- 28/09/1911 Il Comando Battaglione Specialisti dispone che il dipendente Reparto Aviazione fornisca una "Flottiglia Aeroplani" al Corpo d'Armata speciale, da mobilitarsi in zone pianeggianti d'oltre mare in Libia. Il primo volo di guerra nel mondo vede protagonista il comandante della Flottiglia

APPROFONDIMENTO – Mantelli ed il primato di altezza su motoaliante Canguro "Palas"

Il **Canguro** era un aliante ad ala alta progettato dall'ingegnere e realizzato dall'Aeronautica Lombarda di Cantù negli anni quaranta. Il prototipo effettuò il primo volo nella primavera del 1941. Destinato inizialmente all'uso sportivo civile, venne impiegato anche in ambito militare come addestratore nei reparti di volo senza motore di Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) e, al termine della seconda guerra mondiale, dalla nuova Aeronautica Militare.

(foto a lato: il CCV 6 Canguro M.M. 100028 in livrea Aeronautica Militare esposto al Museo storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle).

La fusoliera, molto curata dal punto di vista aerodinamico, era a sezione ovoidale ed offriva una sezione maestra ridotta al minimo necessario, per l'abitabilità del posto di pilotaggio. L'abitacolo era completamente chiuso e posteriormente raccordato con la fusoliera in modo da ottimizzare l'aerodinamica, con una capottina trasparente che in caso di emergenza poteva essere rimossa in volo. Era dotato di due posti in tandem, gli organi di atterraggio comprendevano un pattino anteriore in frassino, molleggiato, e un pattino di coda. I primi modelli in fase di decollo usavano un carrellino sganciabile in volo. Nei modelli successivi questo venne sostituito da una ruota a bassa pressione, posizionata poco avanti al baricentro. Caratterizzato da un'ala a sbalzo di marcata forma ad M, a pianta totalmente rastremata. La struttura è monolongherone, a cassetta. Su entrambe le superfici dell'ala erano presenti diruttori doppi, a fessura, per fissare la velocità limite in qualsiasi assetto di volo. Il timone di direzione aveva una grande superficie e i piani orizzontali erano montati sopra la fusoliera.

Nel 1955 l'allora colonnello Adriano Mantelli, con l'aiuto del progettista Ermenegildo Preti, decise di convertire un Canguro in motoaliante. Venne così montato un motore Ambrosini P.25, un due cilindri in grado di erogare una potenza pari a 23 CV, collocato sul dorso dell'ala in configurazione spingente che azionava un'elica bipala. Nel 1955 questa versione motorizzata venne collaudata in volo dallo stesso Mantelli.

Canguro Palas - In un secondo tempo, il Canguro venne nuovamente sottoposto a modifica: smontato il motore bicilindrico, il velivolo fu modificato trasformandolo ad ala media. Fu eliminato il secondo posto per fare spazio ad un motore turbogetto "Turbomeca Palas" da 1.470 N di spinta. Lo scarico del reattore fu indirizzato sotto il ventre della fusoliera e, per garantire una maggiore autonomia, furono montati due serbatoi supplementari sotto le ali, presso l'attacco alla fusoliera.

Nel gennaio 1962 Mantelli collaudò con successo l'aliante così modificato, e in voli successivi raggiunse la quota di 10.400 m (record non omologato) quindi il 24 settembre 1964 stabilì il record mondiale di altezza per aviogetti C.1B (omologato) raggiungendo la quota di 9.366 m.

In tempi successivi il Canguro Palas venne utilizzato per trainare a sua volta alianti, con uno spazio di decollo di soli 150 m, salendo alla velocità di 2 m/s. -



(Fonte Wikipedia)

LO SPAZIO È DI TUTTI



Space Economy 13/09/2023 - di "Forbes.it staff L'AERONAUTICA ITALIANA A BORDO DELLA STAZIONE SPAZIALE INTERNAZIONALE

Il Colonnello Walter Villadei

Il colonnello **Walter Villadei** volerà a bordo della Stazione spaziale internazionale (ISS) per conto dell'Aeronautica Militare Italiana con "Ax-3", la terza missione commerciale dell'azienda texana "Axiom Space".

Lo scorso giugno Villadei aveva già sperimentato il volo spaziale e la microgravità a bordo del primo volo commerciale di Virgin Galactic. La missione "Virtute 1" lo aveva infatti portato, insieme con il collega dell'aeronautica, Angelo Landolfi, e con il ricercatore del CNR, Pantaleone Carlucci, a raggiungere il confine fra l'atmosfera e lo spazio. Spazio che, come commenta il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare – Gen. Luca Goretti, è la "naturale estensione del dominio aereo".

Era già noto che Villadei si stesse addestrando presso la sede della Axiom, ma solo poche ore fa l'azienda ha rivelato i dettagli sulla prossima missione. Come da prassi, il comandante sarà un membro di Axiom, in questo caso Michael López-Alegría, ex astronauta NASA e già comandante di "Ax-1", mentre il ruolo di pilota è stato affidato a Villadei grazie all'esperienza maturata durante la missione con Virgin Galactic. I due specialisti saranno il primo astronauta turco, Alper Gezeravci, e lo svedese Marcus Wandt, già in servizio come astronauta dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA)

L'equipaggio di "Ax-3" lascerà la Terra a inizio 2024 (non si esclude già a gennaio) e trascorrerà fino a quattordici giorni a bordo della Stazione spaziale internazionale, dividendo il proprio tempo ricerca, divulgazione e attività commerciali.

"La presenza di un ufficiale italiano a bordo della missione è un passo fondamentale nello sviluppo della strategia italiana per lo spazio, in cui la Difesa condivide e supporta lo sforzo del governo, delle istituzioni e delle aziende del Paese." ha commentato il Ministro della Difesa, Guido Crosetto. "Viene garantita così la proiezione dell'Italia verso una presenza sempre più attiva in ambito della difesa e della sicurezza nazionale cogliendo, al contempo, le opportunità offerte dalla new space economy".

Articolo di Davide Riccardo Lizzani

**START
MAGAZINE**

Nel gennaio 2022 Axiom Space ha annunciato di aver accolto il colonnello dell'Aeronautica militare Walter Villadei nel suo quartier generale di Houston, in Texas (Usa) per iniziare la formazione come astronauta professionista presso il Johnson Space Center (JSC) della NASA. Il 1 novembre 2021, l'azienda ha firmato un accordo con l'AM con l'obiettivo di preparare il cosmonauta italiano per partecipare alle prossime missioni di Axiom. Axiom Space infatti gestisce l'addestramento dei futuri astronauti commerciali che raggiungeranno la Iss con le missioni Ax.

La missione Ax-3 è anche la prima ad avere fra i suoi membri un astronauta dell'Esa. Insieme, i quattro membri dell'equipaggio lavoreranno per 14 giorni sulla Iss. "L'Esa sta incoraggiando una nuova generazione di esploratori spaziali che utilizzano l'accesso commerciale allo spazio con nuove idee, concetti e ricerche", ha dichiarato il direttore dell'Esplorazione umana e robotica dell'Esa, Daniel Neuenschwander.

LA MISSIONE AX-3 - Come per le prime due missioni Axiom, Ax-3 sarà lanciata dal Kennedy Space Center, a Cape Canaveral (Florida) su una navicella spaziale SpaceX Crew Dragon. Axiom sta inoltre pianificando una quarta missione, Ax-4, più avanti nel 2024.

LA PRESENZA DELL'AERONAUTICA MILITARE A BORDO - Infine, come spiega una nota dell'AM e della Difesa, "Questa attività rappresenta per l'Italia un'occasione privilegiata per continuare a promuovere il suo impegno verso un accesso sicuro ed efficace allo Spazio, che costituisce una naturale espansione degli ambiti di competenza dell'Aeronautica Militare". La missione, secondo la Difesa, "consentirà di specializzare e valorizzare ulteriormente le competenze nazionali nel dominio Spazio, anche grazie alla collaborazione con il mondo accademico, industriale e imprenditoriale".

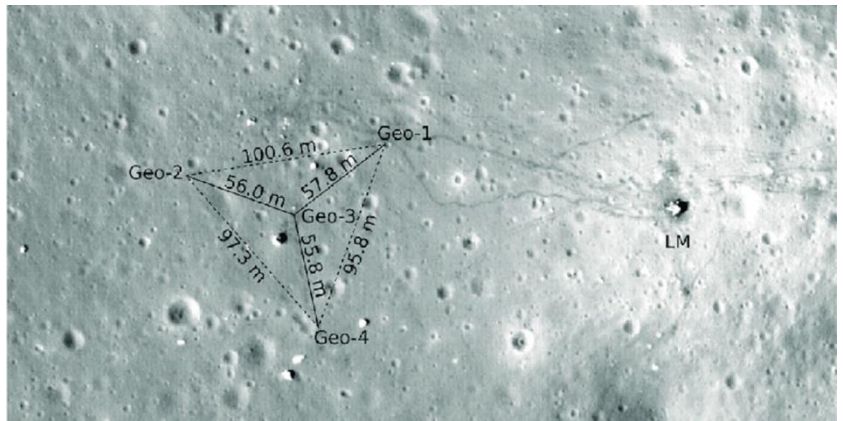


(Fonte: START Magazine)

TERREMOTI LUNARI (o lunamoti) ABBIAMO LE IDEE CHIARE ?

È giunto in redazione questo articolo recentissimo che riferisce di ... "strane scosse dalla 'sveglia' sismica lunare".

Ogni pomeriggio, puntuale come un orologio, la Luna viene scossa da **terremoti termici** causati dalla forte variazione di temperatura che ne fa dilatare e contrarre la superficie. Lo dimostrano i dati raccolti dai sismometri della missione **Apollo 17** tra l'ottobre 1976 e il maggio 1977. Rimasti in gran parte inutilizzati finora, sono stati esaminati con l'ausilio dell'intelligenza artificiale dal gruppo



di ricerca guidato dal geofisico computazionale italiano Francesco Civilini, prima al California Institute of Technology (Caltech) e ora al Marshall Space Flight Center della NASA. I risultati sono pubblicati su Journal of Geophysical Research – Planets.

I dati della missione Apollo 17, analizzati grazie a modelli di apprendimento automatico (machine learning), dimostrano che gli eventi sismici si verificano con regolarità ogni **pomeriggio lunare**, ossia quando il Sole lascia la sua posizione di picco nel cielo e la superficie della Luna inizia a raffreddarsi. L'analisi evidenzia anche la presenza di scosse altrettanto regolari al **mattino** (una ogni 5-6 minuti per un periodo di 5-7 ore), che però avrebbero una causa diversa rispetto a quelle pomeridiane. Attraverso una serie di triangolazioni, infatti, i ricercatori ne hanno individuato l'origine nel lander dell'Apollo 17 che ogni mattina, quando veniva illuminato dal Sole, si surriscaldava ed espandeva generando vibrazioni regolari rilevate dai sismometri a poche centinaia di metri di distanza.

Sebbene questi terremoti termici siano troppo deboli per essere avvertiti da un essere umano, meritano comunque attenzione per quella che potrebbe essere la loro influenza sui lander e sui futuri insediamenti umani sulla Luna. Lo studio della loro propagazione nel suolo permetterà inoltre di indagare la struttura del sottosuolo lunare alla ricerca di crateri ed eventuali depositi di acqua ghiacciata.

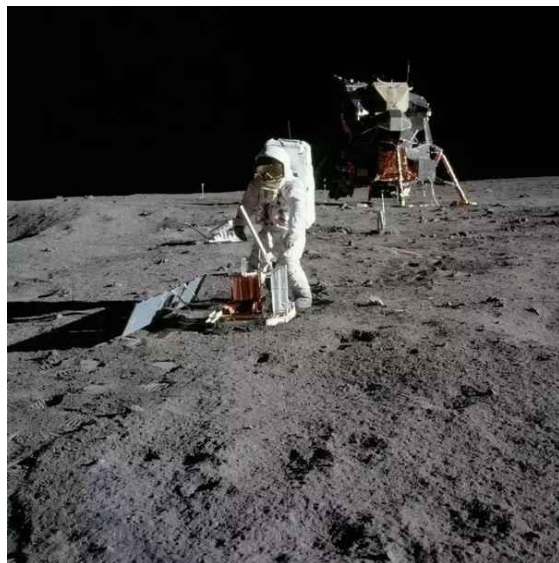
Se è apparso deludente apprendere che i LUNAMOTI sono di origine termica e non tettonica, e addirittura provocati dalla dilatazione termica della sonda americana, abbiamo di contro un'altra notizia recentissima:

Chandrayaan-3, "il lander indiano Vikram ha registrato un terremoto sulla Luna – sembra un evento, naturale"

Questo ha indotti ad approfondire l'argomento sulla base di altre dichiarazioni di scienziati di qualche anno fa, che sembrano parlarne di eventi di natura ben diversa

Terremoti lunari, perché la Luna trema? Fonte: Galileo on-line di Lorenzo Tenuzzo 5.'19

Fra Terra e Luna c'è un legame strettissimo, tanto che alcuni scienziati parlano di *pietra doppia*. Eppure, della Luna sappiamo ancora poco. Come si è formata? Qual è la sua struttura interna? Ci sono diverse ipotesi, ma dare una risposta definitiva a queste domande non è semplice. Per esempio, lo studio dei terremoti lunari, o lunamoti, aveva lasciato credere che questi fossero causati solo dalle **forze mareali**, cioè dall'influenza gravitazionale della Terra sulla Luna. Tuttavia, una ricerca pubblicata su Nature Geoscience rimescola le carte in tavola. Gli scienziati hanno rielaborato i vecchi dati dei sismografi lunari con un nuovo modello, scoprendo che alcuni dei **terremoti** più superficiali potrebbero essere dovuti ad **attività tettonica**. Questo significherebbe che



la Luna è geologicamente più attiva di quello che pensavamo.

Lunamoti, la Luna che sussulta

Tra il 1969 e il 1977, sulla Luna, hanno regolarmente funzionato quattro **sismometri**. Oggi non sono più attivi, ma si trovano ancora nei siti di atterraggio delle **missioni 12, 14, 15 e 16** del programma Apollo.

(In questa foto è rappresentato Aldrin mentre piazza un sismografo nel mare della Tranquillità).

In otto anni di attività, questi sismografi hanno registrato 28 terremoti lunari. Si tratta di eventi di magnitudo compresa fra 1 e 5 della scala Richter, di cui non è semplice individuare l'epicentro. Infatti, le posizioni degli epicentri sono conosciute con scarti anche di 90 chilometri. Questa grande incertezza è dovuta ai pochi sismografi presenti (solo quattro) che devono coprire l'intera superficie lunare, oltre che alla diversa struttura interna della Luna rispetto alla Terra. Ovviamente, più è debole il **terremoto**, oppure maggiore è la sua distanza dal sismografo, più difficile sarà stabilire con precisione la posizione del suo epicentro.

Alle misure dei sismografi, si sono aggiunte, nel 2010, le foto ad alta risoluzione scattate dalla missione **Lunar Reconnaissance Orbiter**, che hanno mostrato nuovi dettagli della superficie lunare. Infatti, sono state individuate delle faglie che, secondo l'analisi

dei geologi, potrebbero avere *solo* 50 milioni di anni. Faglie giovanissime in termini geologici e che quindi potrebbero essere ancora attive.



Nel dicembre del 1972, gli astronauti dell'Apollo 17 Eugene Cernan e Harrison Schmitt trascorsero circa 75 ore sulla Luna nella valle di Taurus-Littrow, facendo delle osservazioni sulle possibili attività tettoniche lunari (Apollo 17 Crew/NASA)

Fonte: Le Scienze edizione italiana di Scientific American

Dove nascono i terremoti lunari

Alcuni dei 28 **terremoti lunari** registrati dai sismografi sono più superficiali, cioè hanno un ipocentro meno profondo. Questi lunamoti, dicono i ricercatori, potrebbero essere associati all'attività delle giovani faglie. Tuttavia, come

accennato, le posizioni degli epicentri di questi terremoti sono molto difficili da individuare con precisione. I ricercatori coordinati da **Thomas Watters** hanno sfruttato l'algoritmo che si usa nelle reti di sismografi terrestri (Sparse Seismic Networks) adattandolo ai sismografi e alla morfologia lunare. Così facendo hanno ottenuto nuove, più accurate, stime della posizione degli epicentri dei **lunamoti**.

I risultati hanno mostrato che gli **epicentri** di otto terremoti superficiali cadono sempre entro un raggio di 30 chilometri da una **faglia**. Questa distanza è proprio quella entro cui – sulla Terra – si verificano forti scosse della crosta causate dallo scorrimento di una placca su un'altra. Per analogia e con le dovute differenze per la Luna, questo potrebbe essere la prova di una faglia attiva e quindi di un' **attività tettonica** del nostro satellite.

Watters e soci non si sono fermati qui. Hanno analizzato anche i momenti in cui sono avvenuti gli otto terremoti scoprendo che sei di questi si sono verificati quando la Luna era vicina (15 mila chilometri) all'apogeo, cioè il punto di maggior distanza dalla Terra. In questo punto, lo stress cui è sottoposta la Luna raggiunge un picco. L'analisi delle forze di stress ha mostrato che con la **Luna** quasi in apogeo, i **terremoti** dovuti a scorrimenti delle **faglie** sono più probabili.

Altre evidenze di una recente attività

Le prove a sostegno dell'attività tettonica lunare non si fermano alle posizioni di terremoti passati. Un'altra prova sarebbero i disturbi della **regolite**. La regolite è il primo strato di suolo lunare, costituito da materiale cedevole a grana fine (ricordate le impronte degli astronauti?). La regolite in corrispondenza di pendii o scarpate risulta smossa, probabilmente proprio a causa dei **terremoti**. I ricercatori se ne sono accorti analizzando le fotografie dove si nota la comparsa di materiale con una luminosità maggiore rispetto alla regolite più vecchia e scura, consumata dall'esposizione allo spazio. Oltre alla regolite, un'altra indicazione arriva dai massi. In corrispondenza di pendii si notano zone con le tracce delle scie dovute al loro rotolamento. Questi massi sono stati rintracciati in corrispondenza di scarpate e faglie inverse, cioè proprio quelle **faglie** che si formano a causa dello scorrimento orizzontale di placche di crosta.

Nonostante le forze di marea siano determinanti nello sviluppo dei **terremoti**, i ricercatori non escludono che una combinazione tra forze mareali e un' **attività tettonica** sia possibile. "Concludiamo", scrivono gli scienziati nel loro articolo, "che la vicinanza dei **terremoti** alle **faglie** insieme ai disturbi della **regolite** e al movimento dei massi vicino alle faglie dia un forte suggerimento sul fatto che la Luna è tettonicamente ancora attiva".

Riferimenti: Nature Geoscience



Corpo di sollevamento (prima parte)

Un **corpo di sollevamento** è una configurazione di velivolo o veicolo spaziale ad ala fissa in cui il corpo stesso produce portanza. In contrasto con un'ala volante, che è un'ala con fusoliera convenzionale minima o assente, un corpo di sollevamento può essere pensato come una fusoliera con poca o nessuna ala convenzionale.

Mentre un'ala volante cerca di massimizzare l'efficienza di crociera a velocità subsoniche eliminando le superfici non sollevabili, i corpi di sollevamento generalmente riducono al minimo la resistenza e la struttura di un'ala per il volo subsonico, supersonico e ipersonico o il rientro di veicoli spaziali. Tutti questi regimi di volo pongono sfide per una corretta sicurezza del volo.

I corpi di sollevamento erano una delle principali aree di ricerca negli anni 1960 e '70 come mezzo per costruire un veicolo spaziale con equipaggio, piccolo e leggero. Gli Stati Uniti costruirono un certo numero di aerei a razzo per testare il concetto, così come diversi veicoli di rientro lanciati da razzi che furono testati sul Pacifico. L'interesse diminuì quando la US Air Force perse interesse per la missione con equipaggio, e lo sviluppo principale terminò durante il processo di progettazione dello Space Shuttle quando divenne chiaro che le fusoliere di forma elevata rendevano difficile l'installazione del serbatoio del carburante.



I concetti avanzati di spaziolano negli anni 1990 e 2000 hanno utilizzato progetti di corpi sollevabili. Gli esempi includono l'HL-20 Personnel Launch System (1990) e lo spaziolano Prometheus (2010). Lo spaziolano Dream Chaser, un'estensione della tecnologia HL-20, è stato proposto come uno dei tre veicoli per trasportare potenzialmente l'equipaggio statunitense da e verso la Stazione Spaziale

Internazionale, ma alla fine è stato selezionato come veicolo di rifornimento.

Nel 2015 l'ESA Intermediate eXperimental Vehicle ha eseguito con successo il primo rientro di un veicolo spaziale a corpo di sollevamento.



Storia - Il corpo di sollevamento è stato concepito già nel 1917, quando qualcosa come una Delta Wing Plan Form con una spessa fusoliera inclusa fu descritto in un brevetto di Roy Scroggs. Tuttavia, a basse velocità il corpo di sollevamento è inefficiente e non è entrato nella progettazione tradizionale degli aeroplani. La ricerca sul corpo di sollevamento relativa all'aerospaziale è nata dall'idea di veicoli spaziali che rientrano nell'atmosfera terrestre e atterrano in modo molto simile a un normale aereo. Dopo il rientro atmosferico, i tradizionali veicoli spaziali simili a capsule delle serie Mercury, Gemini e Apollo avevano pochissimo controllo su dove atterravano. Un veicolo spaziale orientabile con le ali potrebbe estendere significativamente il suo involuppo di atterraggio. Tuttavia, le ali del veicolo dovrebbero essere progettate per resistere alle sollecitazioni dinamiche e termiche sia del rientro che del volo ipersonico. Una soluzione proposta eliminò del tutto le ali: progettare il corpo della fusoliera stesso per produrre portanza.

I perfezionamenti della NASA del concetto di corpo di sollevamento iniziarono nel 1962 con R. Dale Reed dell'Armstrong Flight Research Center della NASA. Il primo modello a grandezza naturale uscito dal programma di Reed fu il NASA M2-F1, un velivolo non motorizzato fatto di legno. I test iniziali furono eseguiti trainando l'M2-F1 lungo un lago asciutto presso la Edwards Air Force Base, California, dietro una Pontiac Catalina modificata. Successivamente il velivolo fu trainato dietro un C-47 e rilasciato. Poiché l'M2-F1 era un aliante, è stato aggiunto un piccolo motore a razzo per estendere l'inviluppo di atterraggio. L'M2-F1 fu presto soprannominato "Vasca volante" (foto a lato).



Nel 1963, la NASA iniziò i programmi con veicoli a razzo più pesanti da lanciare da sotto l'ala di dritta di un NB-52B, un derivato del bombardiere a reazione B-52. I primi voli iniziarono nel 1966. Dei



corpi di sollevamento Dryden, tutti tranne il NASA M2-F1 non alimentato utilizzavano un motore a razzo XLR11 come era usato sul Bell X-1.

Un progetto successivo designato Northrop HL-10 fu sviluppato presso il Langley Research Center della NASA. La separazione del flusso d'aria ha causato l'incidente del corpo di sollevamento Northrop M2-F2. L'HL-10 tentò di risolvere parte di questo problema inclinando la porta e gli stabilizzatori verticali di dritta verso l'esterno e allargando quello centrale.

A partire dal 1965 fu sviluppato il corpo di sollevamento russo Mikoyan-Gurevich MiG-105 o EPOS (acronimo russo per Experimental Passenger Orbital Aircraft) e furono effettuati diversi voli di prova (foto a lato).

Il lavoro terminò nel 1978 quando gli sforzi si spostarono sul programma Buran, mentre il lavoro su un altro veicolo spaziale su piccola scala continuò in parte nel programma Bor.

L'IXV è un veicolo sperimentale di rientro dell'Agenzia Spaziale Europea destinato a convalidare i lanciatori riutilizzabili europei che potrebbero essere valutati nell'ambito del programma FLPP. L'IXV ha effettuato il

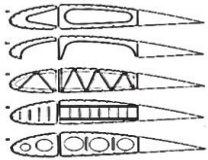


suo primo volo nel febbraio 2015, lanciato da un razzo Vega.



Orbital Sciences ha proposto uno spaziplano commerciale nel 2010. Il Prometeo che verrà descritto più dettagliatamente nella prossima puntata dove si parlerà delle applicazioni aerospaziali dei corpi di sollevamento, dei sistemi attuali e dei body lift.

Ricerche e recensioni di F. Cordaro – fonte Web



PAGINE DI AEROMODELLISMO

Rubrica dedicata al modellismo aereo, che spazia dalle realizzazioni statiche in scala ridotta, ai modelli in grande scala, anche volanti. La redazione di Forum invita tutti i lettori a fornire contributi personali, sia sulle proprie esperienze e realizzazioni, sia come contributo di pensiero, suggerimenti, consigli costruttivi o segnalazione di materiale ed eventi riguardanti questo affascinante mondo.

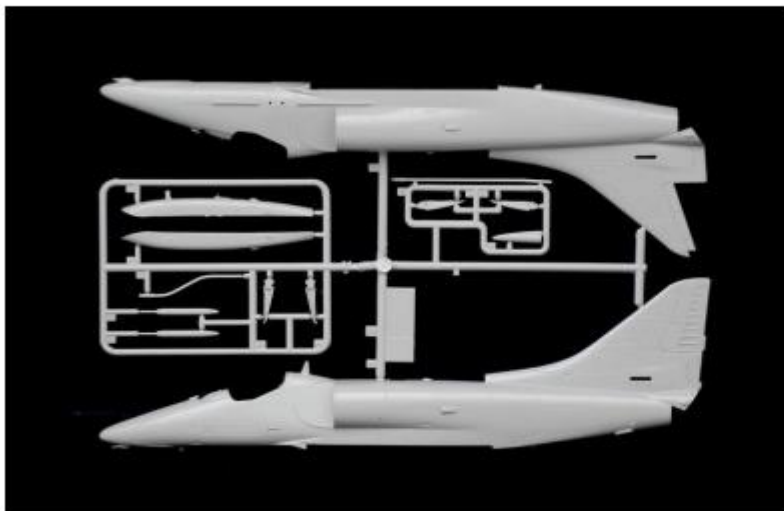
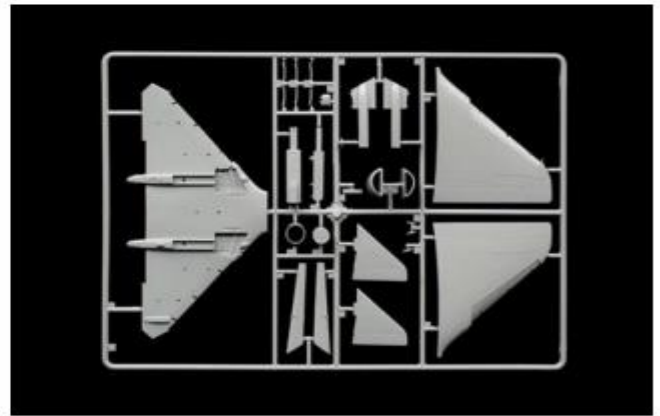
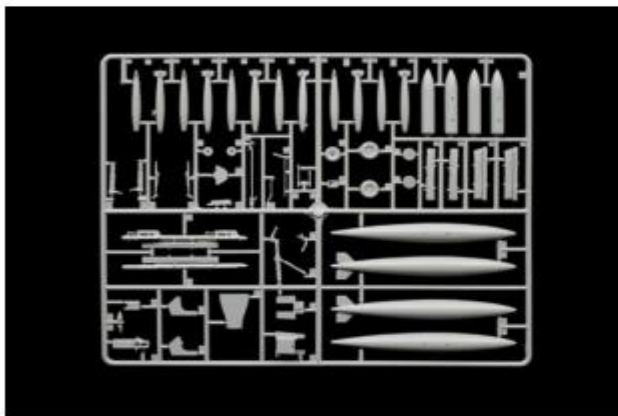
...A PROPOSITO DI MODELLISMO:

ANNUNCIO per gli appassionati di modellismo statico

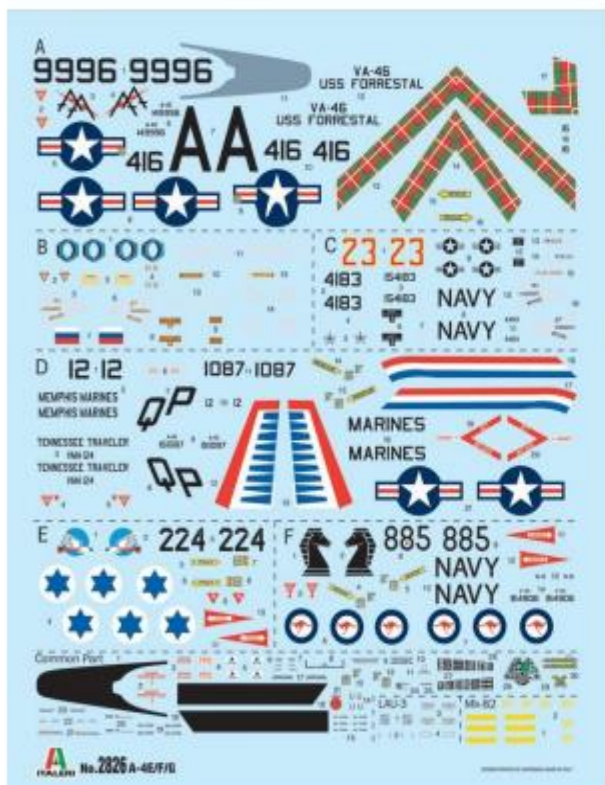
Il nostro Socio AAA Paolo è un appassionato modellista che ci accompagnerà su Forum anche nei prossimi mesi, suggerendo acquisti mirati di kit di montaggio di ottimo livello, di cui fornirà anche i particolari. Questo mese Paolo propone il kit ITALERI in scala 1:48 dedicato all' A4-Skyhawk E-F-G revisions.

Il Modello – *Questo kit ITALERI permette di realizzare una delle sei versioni proposte dell'A4 Skyhawk nelle varianti E, F e G.*

Il kit è adatto a chi si avvicina per la prima volta alla scala 1:48 e permette di ottenere un buon risultato già da scatola. Per i modellisti più esigenti è un'ottima base di partenza su cui spingere il dettaglio del modello ai massimi livelli, grazie all'utilizzo di kit aggiuntivi o a particolari auto costruiti. Foglio istruzioni a colori.



Le decals a corredo permettono di realizzare uno dei 6 esemplari proposti.



VERSION A: A-4E, S/N 149996, U.S. Navy, VA-46
USS Forrester, July 1969



Light Gull Gray F.S. 36440 Flat White F.S. 4709AP F.S. 37876 Redone Tan F.S. 33613 F Red F.S. 4606AP F.S. 31400 F Gun Metal 4681AP F.S. 37200

VERSION B: A-4E, S/N 154183, U.S. Navy, VF 126 "Bandits"
S. Diego-Marior NAS, 1992



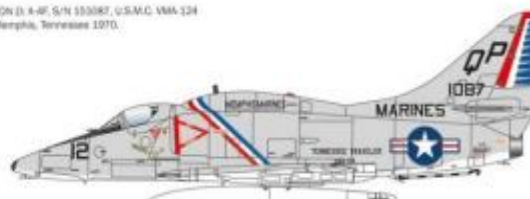
Light Compass Green F.S. 33531 Middle Stone F.S. 33531 F Dark Earth F.S. 30118 F Dark Tan F.S. 4709AP F.S. 30219 F Gun Metal 4681AP F.S. 37200

VERSION C: A-4E, S/N 154183, U.S. Navy, VF 126 "Bandits"
S. Diego-Marior NAS, december 1992



Light Gray F.S. 36440 Air Superiority Blue F.S. 35450 Dark Ghost Gray F.S. 35237 Dark Blue F.S. 39309 F Gun Metal 4681AP F.S. 37200

VERSION D: A-4E, S/N 153387, U.S.M.C. VMA-124
NAS Memphis, Tennessee, 1970.



Light Gull Gray F.S. 36440 Flat White F.S. 4769AP F.S. 37876 F Red F.S. 4606AP F.S. 31400 F Black F.S. 4769AP F.S. 37038 F Gun Metal 4681AP F.S. 37200

VERSION E: A-4E, Israeli Air Force, "Knights of the North"
Hatzor AB, 1970.



F Sand F.S. 33531 F Dark Tan F.S. 4709AP F.S. 30219 F Light Green F.S. 34227 F Light Blue F.S. 35622 F Black F.S. 4769AP F.S. 37038 F Gun Metal 4681AP F.S. 37200

VERSION F: Douglas A-4G Skyhawk, BuNo 154906
Royal Australian Navy, 805th Squadron
HMAS Melbourne 1980.



F Light Blue F.S. 35622 F Dark Ghost Gray F.S. 4769AP F.S. 35237 F Red F.S. 4606AP F.S. 31400 F Black F.S. 4769AP F.S. 37038 F Gun Metal 4681AP F.S. 37200

Il Progetto – Il Douglas A-4 Skyhawk venne sviluppato negli anni '50 e fu uno dei più celebri e diffusi aerei d'attacco leggero della storia dell'aviazione. Lo Skyhawk è stato inizialmente progettato, sviluppato e costruito dalla Douglas Aircraft Company attorno al 1950. Il suo ideatore fu Ed Heinemann, famoso progettista della Douglas.

Fu creato come successore a reazione del celebre A-1 Skyraider: un eccellente caccia bombardiere con motore radiale che si pensava avesse terminato la sua carriera operativa. Nulla di più sbagliato poiché venne impiegato ancora per diversi decenni come aereo da attacco al suolo, interdizione e controguerriglia.

L' A-4 Skyhawk aveva una configurazione semplice: delta ad ala bassa. Le sue dimensioni piccole e compatte lo rendevano estremamente manovrabile e ideale per l'impiego sulle portaerei. Con l'adozione del motore turbogetto Pratt & Whitney J52 lo Skyhawk poteva raggiungere i 1.170 Km/h. Armato con due cannoni da 20 mm poteva trasportare un letale carico offensivo costituito da missili aria-aria, missili aria-superficie, razzi, bombe a caduta libera e all'occorrenza, anche armi tattiche nucleari.

Grazie alle sue caratteristiche operative, l'A-4 ebbe un notevole successo commerciale. Oltre che dagli Stati Uniti venne impiegato, tra gli altri, da Australia, Nuova Zelanda, Kuwait, Israele..



“WIRGI Models” è l’attività del nostro socio AAA Paolo, il vostro esperto amico modellista, collaboratore di Forum degli Aviatori, che saprà indirizzarvi e consigliarvi per curare al meglio il vostro meraviglioso hobby. Per ogni suggerimento e indicazione potrete contattarlo all’indirizzo e-mail:

info@wirgimodels.com

Il link www.wirgimodels.com vi indirizzerà direttamente nella sezione del sito dedicata al modellismo statico aeronautico. Ad accogliervi una bella immagine del G59 di Pino Valenti ripreso in occasione del 55°PAN. La vendita al momento solo on-line e si accettano prenotazioni di modelli non a catalogo. Per chi lo desidera o abita in zona si riceve su appuntamento in sede. Altra opportunità offerta è quella di poter ritirare i vostri kit a Fidenza direttamente in sezione AAA.



EDITORIA STORICA Letti, selezionati e ... quando possibile, acquistati per Voi

Ogni volta che le pagine di Forum affrontano un tema di particolare interesse, la Redazione si pone alla ricerca di testi attinenti l'argomento, allo scopo di suggerire al lettore uno strumento di approfondimento e – non meno importante – differenti chiavi di lettura e interpretazione dei fatti, ove ritenuto utile. Fornendo indicazioni su testi reperibili in commercio o nelle biblioteche, che affrontino la tematica in argomento, riteniamo di

stimolare una chiave di lettura quanto più possibile oggettiva e completa.

Questo mese, in concomitanza con la inaugurazione della Mostra di Architettura Aeronautica, consigliamo i seguenti testi che sono tra i pochissimi che trattano l'argomento.

L'ARCHITETTURA della REGIA AERONAUTICA

Edito da STATO MAGGIORE AERONAUTICA – Ufficio Storico

Autore Mariano Ranisi – Roma 1991

Un'esautiva analisi dell'urbanistica e dell'architettura delle infrastrutture della Regia Aeronautica, inquadrata nel loro contesto storico, culturale e politico, nel ventennio tra le due guerre, con un ricco repertorio di immagini.



Copertina rigida € 50,00



L'ARCHITETTURA dell'AERONAUTICA MILITARE

Edito da STATO MAGGIORE AERONAUTICA – Ufficio Storico

Autore Mariano Ranisi – Roma 1992

Uno sguardo d'insieme sull'edilizia dell'Aeronautica Militare, dal secondo dopoguerra agli anni Ottanta, epoca in cui si manifestò in campo aeroportuale uno straordinario rinnovamento architettonico, dovuto anche alla rivoluzionaria tecnologia degli attuali mezzi aerei e ai cambiamenti alle infrastrutture a terra che ne derivarono.

Rilegato, copertina rigida - 24 x 33 cm - 342 pagine con numerose foto

€ 40,00

Questa collana realizzata dal Gen. Mariano Ranisi, per le Edizioni Aeronautica Militare, consta di 4 volumi, due presentati questo mese e due il prossimo mese;

Tutti i volumi sono disponibili – a richiesta - presso la biblioteca di Sezione a Fidenza.

AVVISI E COMUNICAZIONI



Associazione Arma Aeronautica "Aviatori d'Italia" Raduno delle Regioni dell'Italia Settentrionale Milano 4-5 ottobre 2023

PROGRAMMA

Mercoledì 4 ottobre - ore 17,00 convegno organizzato dal CESMA presso la Sala della Vittoria Angelica del Comando 1^a Regione Aerea;
a seguire Vin d'Onneur presso la Mensa Ufficiali del Comando 1^a R.A.

Giovedì 5 ottobre

ore 9,15 deposizione corona ai Caduti AM presso il Monumento in Piazza Novelli;
ore 10,30 cerimonia Alzabandiera Solenne in Piazza Duomo a Milano, presenza autorità civili rappresentanze militari, Associazioni Combattentistiche e d'Arma, Fanfara del Comando 1^a Regione Aerea.
A seguire Sorvolo di velivoli Aeronautica Militare.
ore 18,00 concerto della Fanfara del Comando 1^a Regione Aerea,

ALCUNE INFORMAZIONI UTILI RICEVUTE IN REDAZIONE OGGI dal Presidnete della Sezione Milano, organizzatrice dell'evento

Carissimi Presidenti,

in coordinamento con il Presidente Nazionale, Gen. S.A. Giulio MAININI, si riportano di seguito alcune informazioni logistiche inerenti il raduno in oggetto.

TRASPORTI - Per coloro che utilizzano mezzi propri e desiderano evitare di accedere alle Aeree B e C con le connesse limitazioni (consentito ingresso alle sole auto diesel Euro 6 e Benzina Euro 3 e superiori). La differenza tra le due aree consiste nel pagamento di circa 5€, automatico con telepass limitatamente all'Area C) si propongono i seguenti 3 parcheggi, individuabili su GOOGLE MAPS:

Ad est - il Centro Logistico e Sportivo Aeronautica Militare di Novegro, viale Enrico Forlanini (a fianco dello scalo civile "arrivi" di Linate) da cui parte la LINEA 4 della Metro che porta direttamente a Piazza San. Babila.

Ad Ovest - il parcheggio della fermata di MOLINO DORINO della Metro Linea 1. Anche essa giunge a San. Babila.

A Sud - il parcheggio della Fermata di Famagosta Linea 2. Cambiando a Cadorna sulla linea 1 si giunge a San Babila.

Per coloro che giungono con mezzi pubblici (treno o pulman) le Stazioni di arrivo a Milano sono servite dalle varie linee di Metro.

ALLOGGIO - Per quanto attiene la necessità di eventuali sistemazione alloggiate, sono disponibili **sull'Aeroporto Militare di Linate** nr. 7 camerette con 2 letti ciascuno.

A Vimodrone, sulla line 2 della Metro, ci sono due alberghi che praticano i seguenti prezzi comprensivi di parcheggio, 1^a colazione e tasse:

HOTEL LA RAMPINA; CAMERA SINGOLA € 75 (TEL.02 2500010) CAMERA DOPPIA € 85, CAMERA TRIPLA € 95;

HOTEL ARCOBALENO: CAMERA SINGOLA € 78, CAMERA DOPPIA €93, CAMERA TRIPLA € 117.

Dettaglio eventi programmati per il giorno 5 ottobre:

alle ore 09,15 è prevista la deposizione di una corona d'alloro al monumento ai Caduti, sito in **Piazza Novelli** in presenza dei Labari delle Sezioni;

alle ore 10,00 inizierà l'ammassamento in **Piazza San Babila (inizio Corso Vittorio Emanuele)** da dove partirà la sfilata, preceduta dalla Fanfara della 1^a Regione Aerea per raggiungere Piazza Duomo.

L'ordine di sfilamento, a similitudine di precedenti eventi, sarà aperto dalla Sezione di Torino e chiusa da quella di Milano. Tra loro sfileranno i labari ed i soci delle varie regioni in ordine alfabetico, preceduti ciascuno, dal proprio Presidente Regionale con indicazione della Regione;

alle ore 18,00 si terrà il concerto della Fanfara della 1^a R.A., presso **l'AUDITORIUM TESTORI** sito in **Piazza Città di Lombardia nr. 1.**

Concordi con la Presidenza Nazionale si auspica la corale partecipazione di tutte le Sezioni del Nord Italia alle quali, stante la complessità dell'evento, si richiede una pronta risposta.

Il Presidente
Gen.S.A.(r) Roberto ZAPPA

TUTTE LE CONVENZIONI



ACCORDO 2023 TRA A.A.A. FIDENZA E ASSOCIAZIONE FIDENTINA CULTURALE RICREATIVA

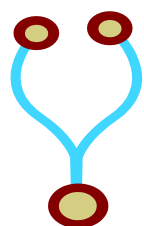
La Sezione AAA di Fidenza ha stipulato un accordo con l'AFRCR, per promuovere attività comuni, scambi culturali e ricreativi. Il Gruppo fidentino del Sodalizio AAA risulta quindi iscritto anche per l'anno 2023 alla Associazione Culturale Ricreativa, che già dal 2016 ci ospita nella sede di via Mazzini. I Soci sono invitati a prendere visione dei programmi in atto, potendo aderire per tutto l'anno 2023, alle iniziative ed agli eventi di entrambi i Sodalizi.



OBBIETTIVO VOLARE

Obiettivo Volare ormai da tempo ha assunto la fisionomia di un Aeroclub certificato ufficialmente dall'Aero Club d'Italia ed è una scuola di volo VDS (volo da diporto e sportivo).

AVIOSUPERFICIE c/o frazione Cannetolo FONTANELLATO (PR) INFORMAZIONI ANCHE PRESSO ASSO AERONAUTICA-FIDENZA



POLIAMBULATORIO DALLA ROSA PRATI

Per quanto riguarda prestazioni ed esami di laboratorio, verrà applicata un'agevolazione del 10% sul tariffario privato. Viene applicato un unico tariffario agevolato riservato a tutte le associazioni/aziende/fondi che hanno sottoscritto l'accordo.

La convenzione è estesa anche a favore dei familiari dei Soci in regola per l'anno 2023 (l'elenco delle prestazioni fornite in convenzione e relativi prezzi, essendo soggetti a frequenti variazioni, sono consultabili direttamente presso il Front Office del Poliambulatorio DPR, o contattando il centralino. Per ulteriori informazioni contattare l'A.A.A. di Fidenza, agli indirizzi riportati in ultima pagina. Poliambulatorio DPR - Via Emilia Ovest, 12/a, 43126 Parma - PR - tel. 0521-2981



CABEZA LOCA - LABORATORIO GRAFICO DI PROGETTAZIONE E STAMPA

info@cabezalocastyle.com

Personalizzazioni, pubblicità visiva per privati e aziende - banner striscioni - bandiere insegne - adesivi per auto, moto e furgoni - etichette - biglietti da visita - abbigliamento ricamato e stampato - volantini, locandine manifesti - personalizzazione abbigliamento sportivo. Fornitore per Associazione Arma Aeronautica - forti sconti per i Soci 2021



DECOR tinteggiature 327-1552543



Il nostro Socio Aviatore Marco ha messo a disposizione degli Amici AAA la sua esperienza, e offre prestazioni di qualità e affidabilità. A tutti i soci in regola con l'iscrizione AAA per l'anno in corso; offre inoltre un trattamento economico in regime di convenzione, con forti sconti dal 10 al 20%, a seconda dell'entità dei lavori. Potete chiedere un preventivo gratuito ai contatti riportati sopra e nel volantino a lato. "Ci occupiamo di tinteggiature interne ed esterne, opere in cartongesso, piccoli lavori edili e servizi in genere. materiali di qualità e manodopera specializzata" Collecchio (PR) - Via del Giardinetto, 6/c



IL MODO MIGLIORE PER NARRARE UNA STORIA È ...INDOSSARLA !

una proposta in convenzione per tutti i Soci e gli Amici di "FORUM degli Aviatori d'Italia".

Un'occasione IMPERDIBILE per acquistare l'orologio dedicato al mitico F-104! Una Limited Edition a 104 pezzi per ciascuna variante, singolarmente numerati e personalizzabili. La scelta è stata quella di far nascere un oggetto capace di ricalcare la sua anima, unica ed inimitabile, a partire dai nomi associati a ciascuno modello: "Starfighter", "Spillone" e "Cacciatore di Stelle".

PREZZO ABBATTUTO DEL 25% (per il sito, i dettagli, i prezzi e la personalizzazione, vedi pagina 22 dedicata alla convenzione)



Gotha VIAGGI

Via Collegio dei Nobili 2/d - 43121 Parma - tel. 0521-798409 - Agenzia di Viaggi specializzata nei viaggi di lavoro e di gruppi. Già da alcuni anni i titolari organizzano viaggi e soggiorni per l'A.A.A., alla quale riservano un vantaggioso trattamento in convenzione, conoscendone le esigenze e favorendo la riuscita dei Tour di gruppo. www.gothaviaggi.it - convenzione valida per i soci AAA 2021.



PIZZONI PIANTE E FIORI

Via Martiri delle Foibe, 127/sx - 43036 Fidenza (PR)

La simpatica "Celestida", amica degli Aviatori e titolare del vivaio a Fidenza, ha proposto ai Soci dell'AAA ed ai lettori di Forum, l'applicazione di prezzi agevolati in regime di convenzione. La fornitura e l'ornamento floreale del monumento aereo di Fidenza è realizzato a titolo volontario dal vivaio Pizzoni.



AGENDA DEL MESE DI SETTEMBRE 2023

Il Sabato...

AAA – Sezione di Fidenza – incontri dei Soci al sabato, presso la nostra sede, in orario 9-11.

I contatti con la Sezione sono assicurati tutti i giorni feriali, comunicando con i referenti di zona o attraverso i recapiti chat o e-mail della Sezione.

Fino al 23 settembre	Aeroporto militare di Linate - mostra “ AeroArch ” Cento anni di Architettura e di Edilizia dedicate al volo ” (rif. Pg. xx). La mostra rimarrà aperta al pubblico in orario 9,00-18,00 – ingresso gratuito; è richiesta prenotazione come da locandina a pg. 30
Giovedì 21 settembre	Palazzo Ducale – ore 16,00 – 125° di fondazione Bersaglieri ciclisti, nati a Parma il 15 marzo 1898. Conferenza “i Bersaglieri Ciclisti” – invitate a partecipare le Ass. Combattentistiche e d’Arma
Sabato 23 settembre	Albareto Palafungo inizio cerimonia ore 8,30 – Santa Messa – Onori - Convegno
Venerdì 6 ottobre	Cerimonia – Comando Rete POL Parma – ore xxx cerimonia di cambio di consegne del Comando. Partecipazione delle autorità locali e rappresentanze dell’associazionismo con Labari
Domenica 15 ottobre	Parma – Cimitero monumentale della Villetta ore 9,45 – U.N.I.R.R. Unione Naz. Italiana Reduci di Russia – cerimonia commemorativa dei Caduti e Dispersi della Campagna di Russia 1941-1943. Ore 11,00 Santa Messa nella Cappella del Cimitero.

CONTINUA A LEGGERE “FORUM”

È UN MODO PER RIMANERE VICINI ED ESSERE INFORMATI SULLE ATTIVITÀ DELLA SEZIONE AAA DI FIDENZA MA ANCHE UNO STRUMENTO PER ESSERE PARTECIPATI DELLE ATTIVITÀ DELL’ASSOCIAZIONISMO TERRITORIALE E PER VIVERE PIÙ DA VICINO IL “MERAVIGLIOSO MONDO DELL’AVIAZIONE”

È anche un modo per conoscere tanti piccoli aspetti del mondo aeronautico, della sua storia, del suo futuro e... tanto altro; per contribuire a rendere sempre migliore e più interessante il notiziario, invia commenti e informazioni che pensi possano essere utili ed interessanti per i lettori, o magari mandaci una storia e delle foto significative; suggerisci iniziative ed avvia dibattiti indirizzando a: redazione_forum@libero.it Se ti interessa ricevere il notiziario e non sei già incluso negli elenchi di distribuzione, invia una mail in redazione, con la dicitura “**FORUM SÌ GRAZIE**”, **indicando il tuo nome, l’indirizzo di posta elettronica su cui desideri riceverlo e se sei già socio AAA in altra Sezione.** Se non vuoi più riceverlo, invia una mail con la dicitura “**FORUM NO GRAZIE**”. I lettori che per cause tecniche non dovessero ricevere con regolarità i numeri mensili di Forum, sono pregati di segnalarlo utilizzando l’indirizzo email della redazione. *Per segnalare la mancata o errata spedizione della rivista mensile AERONAUTICA o del notiziario FORUM, i Soci possono effettuare la segnalazione all’indirizzo e-mail dell’Associazione assoaeronautica.fidenza@gmail.com o tramite i rappresentanti di zona, fornendo l’esatto indirizzo postale dove si desidera ricevere AERONAUTICA*

FORUM È DISPONIBILE ANCHE PRESSO:

Circolo I RMV Cameri – Comando Distaccamento Aeroportuale San Damiano Piacenza - Comando I Regione Aerea Milano – Comando AM Parma

A.A.A. Presidenza Nazionale Roma – Presidenza Regionale Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, **Sezioni di:** Milano - Bologna – Cremona - Fidenza e Nuclei di Salsomaggiore, San Secondo e Soragna; Modena e Nuclei dipendenti – Gallarate - Reggio Emilia e Nuclei - Casalmaggiore – Caserta – Guidonia - Taranto – Tarcento – Udine e Nuclei; **Sezioni Parma di:** ASSOARMA – UNUCI – Associazione Nazionale Paracadutisti d’Italia ANPDI Parma – Associazione Nazionale Marinai d’Italia – Associazione Polizia Municipale in Congedo – Associazione Nazionale Finanziari d’Italia – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo – Associazione Bersaglieri – A.N.I.O.C. Associazione insigniti Onorificenze Cavalleresche – delegazione fidenza e Provinciale Parma; Associazione Arma di Cavalleria – Associazione Nazionale Carabinieri – Associazione Nazionale Alpini – Associazione Nazionale Polizia di Stato – Associazione Nazionale Carristi – Associazione Nazionale Granatieri – Associazione Nazionale Ufficiali Provenienti dal Servizio Attivo -Associazione Guardie D’Onore T.R. – Tiro a Segno Parma – UNUCI – Zonta Club – ANMI Colorno - A.N.VAM Associazione Nazionale VAM affiliata AAA - Associazione “Obiettivo Volare” Aeroclub Fontanellato - AEROCUB G. Bolla Parma - Aviodelta Felino – CRAL Bormioli Rocco Fidenza – Gruppo Alpini Soragna – Ass. Combattenti e Reduci di Fidenza e Soragna.

Sezioni Modena di: ANMI Marinai d’Italia – Associazione Cavalleria – Associazione Carabinieri – Associazione ex Allievi Accademia Modena – Assofante – Associazione Finanziari d’Italia – Associazione Paracadutisti – Associazione Polizia di Stato - AEROCUB Modena – TOPGUN Fly School Reggio Emilia - Comune di Fidenza – Comune di Parma, Cerimoniale - Comune di Salsomaggiore Terme – Comune di Soragna - DELTA EDITRICE PARMA - IRE Istituto Ricerche Esplosivistiche Parma – Istituto Scolastico Aeronautico Feltrinelli Milano – Istituto Scolastico Superiore Maxwell Milano. ISS Berenini Fidenza. ISS Mattei Fiorenzuola d’Arda – Redazione mensile VFR Aviation. Comune di Guidonia Ass. Cultura – Pro loco Guidonia – Gruppo studenti e diplomati Istituto Tecnico Aeronautico Statale Francesco De Pinedo Roma – Youtube, “Storie di Kosmonautika” – La Biblioteca di Alessandria -